

# nptunus



Driemaandelijks maritiem tijdschrift  
Revue maritime trimestrielle

37<sup>e</sup> jaargang nr. 237 - '94/3



# NEEM «NU» UW ABONNEMENT OP «NEPTUNUS»

door storting/overschrijving  
van 500,- BEF.  
op onze bankrekening  
nummer 473-6090311-30  
van NEPTUNUS, Oostende.

## BESCHERMEND ABONNEMENT WELDOEND ABONNEMENT

U kan ook een **beschermend  
abonnement** van 750,- BEF.  
nemen, wat  
overeenstemt met de  
werkelijke kostprijs van  
het tijdschrift of nog beter...  
een **weldoend abonnement**  
aan 1.000,- BEF.



## «NEPTUNUS»

**37e jaargang - 37e année nr. 237 - 94/3**

**Directeur - Directeur :**

R. Desaeger - Rue de la Briqueterie, 71 - 1020 Bruxelles.

**Hoofdredacteur - Rédacteur en chef :**

W. Bosteels - Zannekinstraat, 10 - 8600 Lampernisse

Les articles sont publiés sous l'entière responsabilité de leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement la conception de l'Etat-Major de la Force Navale.

Alle artikels worden gepubliceerd onder de verantwoordelijkheid van de auteurs en vertolken niet noodzakelijk de mening van de Staf van de Zeemacht.

Driemaandelijks maritiem tijdschrift - revue maritime trimestrielle.

Editeur: A.S.B.L. Neptunus,

Boîte postale 17, 8400 Oostende - Uitgever: v.z.w. Neptunus,  
Postbus 17, 8400 Oostende

Prijs per nummer 150,- BEF. - Prix par numéro 150,- BEF.

Abonnement: 500,- BEF. (jaarlijks - annuel) 1.000,- BEF. (weldoend - bienfaiteur) sur notre compte 473-6090311-30 de Neptunus - voor rekening 473-6090311-30 van Neptunus

Politiek en confessioneel onafhankelijk - libre de toute attache politique ou confessionnelle

Aangesloten bij de Unie der Belgische Periodieke Pers - Membre de l'Union de la Presse Périodique Belge

Tous droits de reproduction, de traduction et d'adaptation réservés pour tous pays.

Niets uit deze uitgave mag verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden zonder schriftelijke toestemming van de uitgever.

Imprimé en Belgique: «Goekint Graphics», 8400 Oostende  
In België gedrukt bij «Goekint Graphics», 8400 Oostende

Copyright 1994 bij v.z.w./a.s.b.l. Neptunus, Oostende.

Editeur responsable - Verantwoordelijke uitgever:

Willy Bosteels - Zannekinstraat, 10 - 8600 Lampernisse.



# INHOUD SOMMAIRE

nr. 3 september 1994  
septembre 1994

<b>1994, Année Mercator</b>	-
par J.-M. de Decke	147
<b>De Mercatorprojectie</b>	
door Kapitein-ter-zee SBH(b.d.) P. Marin	149
<b>L'Amiral Thierry d'Argenlieu</b>	
Moine comtemplatief et marin audacieux	
par P. Eygenraam	153
<b>Hugo Van Kuyck</b>	
<b>De architect van de landing</b>	
Door W. Bosteels	155
<b>En marge de l'histoire des Navires-Ecoles Belges ...</b>	
<b>L'Odyssée(?) du «R.C. Rickmers»</b>	
par J.-M. de Decker	157
<b>Maritieme Mediavereniging Noordzee gesticht</b>	
door H. Rogie	161
<b>Leo Van Ginderen - Scheepsfotograaf</b>	
door W. Bosteels	163
<b>Rendez-vous avec la Hanse et les Cap-Horniers</b>	
<b>Campagne d'entraînement du 09 mai au 05 juin 94</b>	
par Lieutenant de Vaisseau A. Vittone	165
<b>Woorden uit de Zeemanskist</b>	
<b>Verschansingen en relingen</b>	
door Oppormeester (b.d.) J.-B. Dreesen	168
<b>In Memoriam Commandant Maurice Albert Larose - Erefregatkapitein</b>	
	170
<b>In Memoriam</b>	
<b>Commandant Maurice Albert Larose - Capitaine de Frégate Honoraire</b>	
	171
<b>Columbus en filatelie - Columbus' derde reis</b>	
door Oppormeester (b.d.) A. Jacobs	172
<b>Enseigne - Moi la mer</b>	
par Saint Bernard du Spuikom	178
<b>Albert Roussel</b>	
<b>Marin favorisé</b>	
door Oppormeester R. Clauw	182
<b>De colonisatiepoging van Léopoldine in Brazilië 1844</b>	
door R. Thys	187
<b>BNS Westdiep terug van Nederlands Eskader</b>	
door Guy A.H. Toremans	188
<b>Maritiem panorama</b>	
<b>Sally Line te Oostende in de lift</b>	
door H. Rogie	191
<b>Vaarwel Stanavforchan - Welkom Stanavminfor</b>	
door G.A.H. Toremans	195
<b>Une statue pour le roi Baudouin</b>	
par CPF(Hre) H.P. Rogie	198

<b>Kent U het Noordzee-Aquarium</b>	
door H. Rogie	199
<b>Navcenpers</b>	200
<b>De «Register of Ships» is 230 jaar jong</b>	
door F. Neyts	203
<b>Ekonomie, Handel en Scheepvaart in een wereld op een keerpunt</b>	
door J. Aloy	204
<b>Info Reserve</b>	
<b>Coöperation .. et non .. intégration!</b>	
par Saint Bernard du Spuikom	205
<b>Info Marine</b>	207

ISSN 0028-2790

Revue maritime trimestrielle

Driemaandelijks maritiem tijdschrift

Directeur de la revue - Directeur van het tijdschrift

R. Desaeger

Hoofdredakteur - Rédacteur en chef

W. Bosteels

Photos - Foto's

Ch. Theys - J. Camps - L. Van Ginderen

Lay-out

Karien De Deyne

Dienst publiciteit - Service publicité

Linda Schellinck

Administratie - Administration

Briefwisseling, adresveranderingen, publiciteit,

't winkeltje:

Correspondance, changements d'adresse, publicité,

boutique:

Neptunus b.p. 17, 8400 Oostende - Tel. (059) 806 666

Service vente et abonnements

Verkoop- en Abonnementendienst

Compte 473-6090311-30

Rek. 473-6090311-30

500 BEF jaarlijks 750 BEF beschermend

- annuel - protecteur

1.000 BEF weldoend 30 \$ buitenland - étranger

- bienfaiteur

Raad van Beheer - Conseil d'administration

Président d'honneur - Erevoorzitter: J.-Cl. Liénart

Président - Voorzitter: R. Desaeger

Penningmeester - Trésorier: J.-P. Falise

Sekretaris - Secrétaire: N. Vansteenkiste

Beheerders - Administrateurs:

W. Bosteels, M. Decoster, K. De Deyne,

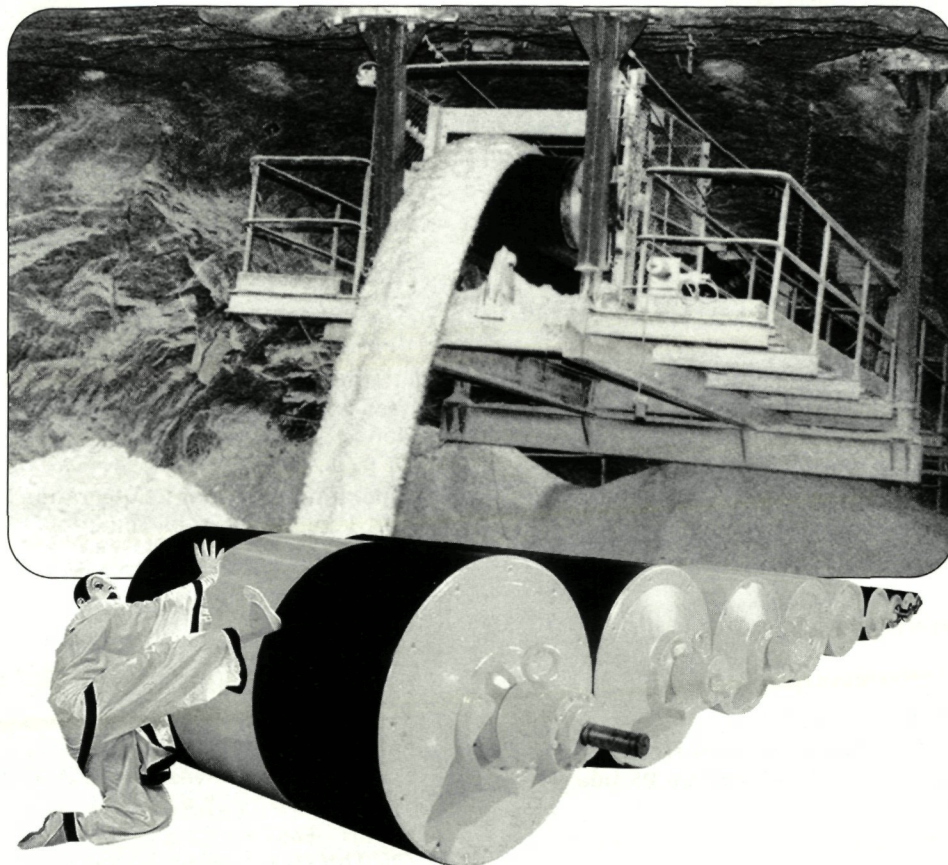
E. De Grieck, F. Devinck, J.-B. Dreesen, G. Gouwy,

A. Jacobs, F. Philips, H. Rogie, L. Schellinck,

P. Van Damme, E. Van Haverbeke, E. Wets



# TONNEN!



Elk uur worden duizenden tonnen  
door JOKI's vervoerd,

- zand
- grind
- steenkool
- ertsen
- zout
- granen
- aardappelen
- alsook stukgoederen, bagage en  
nog zoveel meer ...

Sinds meer dan 30 jaar bewijst  
de **JOKI trommelmotor** zich als  
aandrijving  
voor bandtransporteurs en dit onder  
de meest extreme omstandigheden

- van 80 mm Ø tot 800mm Ø
- van 0,04 KW tot 132 KW.

Elegant, kompakt, veilig, geluidsarm,  
snel te monteren, betrouwbaar.  
Ook u kan uw bandtransporteurs  
met JOKI aandrijven.



INTERROLL BENELUX NV  
Atealaan 3  
B - 2270 Herenthout  
Tel 014/21 90 16  
Fax 014/21 96 39



# 1994, ANNEE MERCATOR

**O**n le sait, on célèbre cette année le 400<sup>e</sup> anniversaire de la mort de notre illustre compatriote, Gerardus Mercator.

Ce surdoué de génie jouit à juste titre d'une renommée universelle. Qu'il ait acquis sa réputation, de son vivant déjà, au XVI<sup>e</sup> siècle, ce « siècle de géant » comme l'a dit un auteur, où la concurrence était grande n'a rien d'extraordinaire. Car rarement un savant n'a brillé dans autant de disciplines. Il toucha avec un égal bonheur à la philosophie, aux mathématiques, à l'astronomie ; il fut graveur, géomètre, calligraphe, géographe et cartographe, alors qu'à l'exception de Michel-Ange et de Léonard de Vinci, la plupart de ses contemporains qui laissèrent un nom dans l'histoire - Brueghel, Erasme, Bosch, Montaigne, le Tintoret, Rabelais, Ambroise Paré... - n'excellaient que dans un domaine bien particulier.

Dans le monde maritime, Mercator reste surtout connu pour avoir donné son nom à un système de projection, qui allait permettre aux navigateurs de baser la conduite de leurs navires sur une notion exacte du tracé de la route à suivre pour se rendre d'un point à un autre et de leur position, à un moment donné, par rapport à ce tracé. C'était la solution du problème, posé de tout temps, de la détermination du « point » à la mer.

Marguerite d'Autriche était gouvernante de nos provinces lorsque Gerardus Mercator, de son vrai nom Gerhard (Geert) de Cremer naquit le 5 mars 1512 à Rupelmonde, petite ville située au confluent du Rupel et de l'Escaut, dont la population vivait essentiellement de l'activité de son port, de la pêche et la fabrication du drap.

Sa famille qui, quelques mois plus tôt avait émigré du Limbourg Hollandais, était sans fortune. Son père exerçait le métier de cordonnier. Mais Geert et les siens eurent la chance d'être pris sous sa protection par un grand-oncle

du garçon, Ghysbert de Cremer, chapelain de l'Hôpital St-Jean, qui allait veiller sur son éducation.

Le futur Mercator passa ses jeunes années à Rupelmonde, où il reçut son enseignement primaire. Son grand-oncle l'envoya, ensuite, faire ses études secondaires au célèbre collège des Hyéronimites de s'Hertogenbosch. D'une précocité assez remarquable, il boucla en trois ans et demi le cycle normal de six ans. Ses branches préférées : la géographie et les mathématiques. Ses dispositions pour celles-ci tuèrent dans l'oeuf le rêve du grand-oncle qui le voyait déjà entrer dans les ordres.

En 1530, à l'âge de 18 ans, le jeune homme fut admis à l'Université de Louvain, en qualité d'« étudiant indigent » à la pédagogie « Het Castrum » de la Faculté de Philosophie. Nouveau parcours sans faute. Au bout de deux ans, il obtint le titre de « Magister ». Il avait pris goût à la philosophie mais les sciences dites exactes l'intéressaient davantage. Il s'était pris d'amitié avec le mathématicien Gemma Frisius - de quatre ans son aîné - qui, sans jamais être son professeur, l'aïda de ses conseils.

Il était temps pour lui, à présent de commencer à gagner sa vie, de s'assurer des revenus qui lui permettent de fonder un foyer. A cet effet, il créa dans l'enceinte de l'Université un petit atelier de gravure sur cuivre, dont « les productions furent tellement excellentes que l'Empereur Charles en acquit plusieurs ». A côté de cela, il trouva le temps d'exercer le métier de géomètre, dressant des plans pour des particuliers et des propriétaires terriens. D'une activité débordante, il se consacra aussi à la recherche scientifique, s'intéressa à la calligraphie, fabriqua des instruments astronomiques de précision, des cartes géographiques, des mappemondes... On eut pu croire que pour ce touche-à-tout de génie les jours comptaient plus de vingt-quatre heures.



Statue de Mercator, à Rupelmonde.

Sa situation financière, devenue satisfaisante, lui permit d'épouser, en août 1536, une jeune fille de la bonne bourgeoisie de Louvain, Barbara Schellekens, qui allait lui donner trois fils et trois filles.

La première grande carte qu'il produisit fut une carte de grand format délicatement décorée, la carte de Palestine dont le seul exemplaire conservé se trouve à la Bibliotheca Civica de Pérouse. Il en réalisa bien d'autres par la suite, dont trop peu sont arrivées jusqu'à nous. Il faut dire que les moyens artisanaux de l'époque ne permettaient que des tirages limités. En 1540 parut l'unique exemplaire de sa carte de Flandre (Exactissima), encore une grande carte - 1 m 23 sur 0,95, commandée par Charles-Quint. On pouvait lire sur sa légende : « Flandriae descriptio, Carolo V Romanorum Imperator semper Augusto Gerardus Mercator dedicabat ».





Pièce d'orfèvrerie en vermeil offerte par Elizabeth Ière à Francis Drake pour commémorer son tour du monde. La carte gravée sur le globe est de Mercator.

L'année 1544 marqua un tournant affreusement pénible dans la carrière de notre savant. Mercator était un homme profondément croyant. Avait-il été séduit par la doctrine de la Réforme dont les adeptes se heurtaient aux tracasseries de l'Inquisition? Nul ne peut le dire, car jamais il ne fit part de ses opinions à quiconque. Toujours est-il que son nom apparut sur une liste de 43 bourgeois de Louvain, soupçonnés de luthéranisme. Trois d'entre eux furent brûlés vifs ou décapités; deux femmes furent enterrées vives.

Mercator échappa à un tel sort. Mais, alors qu'il était revenu dans sa ville natale pour un court séjour, il fut arrêté par les lansquenets de l'Inquisition et incarcéré au «Warterburcht», la prison de Rupelmonde.

Début de preuve retenu à sa charge: le fait de s'être «enfui» de Louvain, alors qu'il était revenu à Rupelmonde à l'occasion du décès de son grand-oncle!

Après sept horribles mois passés dans un cachot, il fut libéré «grâce à l'influence de protecteurs de haut rang». On ignore qui étaient ces protecteurs, mais on sait que Mercator était bien connu du chancelier Gravelle qui l'avait recommandé à Charles-Quint, lequel l'avait nommé au Conseil de la Cour et l'avait honoré d'importantes commandes. Ce séjour forcé dans sa ville natale lui laissa - on le comprend - un très mauvais souvenir. Il n'en affecta pas, pour autant, l'amour qu'il portait à celle-ci; toute sa vie il continua à signer ses oeuvres: «Gerardus Mercator Rupelmondaneus». Il le marqua, toutefois, au point de l'amener à s'abstenir de toute production pendant sept années.

Il quitta Louvain, dont l'Université avait abrité son atelier pendant vingt ans, en 1552, pour aller s'établir sur les terres du duc de Clèves, à Duisburg (Rhénanie), où la liberté du culte était garantie. L'intention du duc était d'y créer une Université dépassant, en importance, toutes les autres. En 1559, Mercator obtint une chaire de mathématiques au tout nouveau Gymnasium.

Entre-temps, il avait repris ses activités de géographe et de cartographe. Sa carte de l'Europe, fruit de seize années de travail, fut achevée en 1554. En 1561, il dédia un globe céleste à Georges d'Autriche, qui fut Prince-Evêque de Liège, oeuvre que l'on peut admirer aujourd'hui, ainsi qu'un globe terrestre réalisé pour le chancelier Granvelle, au musée communal de Saint-Nicolas-Waes. En 1564, il établit, sur commande du duc Charles III de Lorraine, sa carte de Lotharingie. Alors qu'existait dans son Etat une Académie réputée, à St Dié, le duc lui avait donné la préférence à cause de sa grande précision et son souci du détail.

C'est en 1569 que fut publié son célèbre planisphère «ad usum navigantium» qui, utilisant le procédé des «latitudes croissantes», jetait les bases de la cartographie maritime moderne.

Les cartes employées jusque là ne permettaient de mesurer les angles et les distances que de façon très approximative et la route à parcourir suivant une direction constante ne s'y trouvait pas représentée par une ligne droite. Le procédé de «projection cylindrique» de Mercator consiste à représenter les méridiens par des lignes droites équidistantes et les parallèles par d'autres lignes droites perpendiculaires aux premières, mais de plus en plus écartées à mesure qu'on s'éloigne de l'équateur vers le pôle. Ce procédé conserve les angles et les distances entre deux points. La carte de Mercator n'allait pas être utilisée tout de suite par les navigateurs. Pour la bonne raison que la détermination de la position d'un navire à la mer dépend d'un élément de latitude que l'on connaissait à l'époque mais aussi d'un élément de longitude, au sujet de laquelle on commettait des erreurs monumentales. Cela dura jusqu'à la fin du 18e siècle où l'apparition du chronomètre résolut le problème. La projection de Mercator est encore appliquée aujourd'hui tant pour le calcul des trajectoires des navires que de celles des satellites évoluant autour de la terre.

Ayant atteint l'âge de soixante ans, Mercator travailla encore à une Cosmographie, ouvrage ambitieux à base de philosophie et d'histoire naturelle, à sa «Géographie de Ptolémée» et, enfin, à son célèbre Atlas, une collection de plus d'une centaine de cartes destinées à être reliées en un livre. Toutes n'étaient pas terminées, lorsqu'il mourut le 2 décembre 1594. Son fils Rumold, géographe lui aussi, poursuivit son oeuvre aussi bien qu'il le put avant de mourir à son tour en 1600.

Aujourd'hui encore, Mercator est considéré comme le plus grand nom de la science géographique depuis Ptolémée. Si un homme mérite bien le nom d'«homo universalis», c'est bien lui.

Une statue lui fut élevée dans sa ville natale de Rupelmonde en 1871.

J.M. de Decker



# DE MERCATORPROJECTIE

**T**ijdens dit Mercatorjaar verschenen reeds talrijke bijdragen over onze bekende cartograaf. Meestal wordt hierin niet veel aandacht besteed aan de projectie die hem zijn grote faam bezorgde. Bovendien wordt veelal de indruk gegeven dat het gaat om een meetkundige projectie, terwijl het in werkelijkheid een wiskundige projectie is: Mercatorconstructie zou dus eigenlijk een betere term zijn. In dit artikel geven we achtereenvolgens enige achtergrond bij de projectie en commentaar bij de wereldkaart van 1569.

**E**en boloppervlak is niet ontwikkelbaar. Derhalve zal men bij de afbeelding van de aarde op een plat vlak steeds af te rekenen hebben met vervormingen. Afhankelijk van het doel van de kaart dient men een keuze te maken tussen gestelde eisen en aanvaarde vervormingen.

Voor de zeekaart zijn er twee eisen: - de hoeken moeten behouden blijven: een hoek op de kaart moet overeenkomen met de hoek op aarde; dit is de zogenaamde conformiteit.



Wereldkaart van 1569 met op de voorgrond een aardglobe. (Mercatormuseum in St.-Niklaas).

- de koerslijn, die de meridianen snijdt onder dezelfde hoek (men noemt dit de loxodroom), moet een rechte lijn zijn; op de aardbol gaat dergelijke koerslijn in spiraalvorm rondom, steeds de pool naderend.

Om te komen tot een vlak (kaart) dient men te projecteren (meetkundig of wiskundig naargelang van het geval) op een figuur die wel ontwikkelbaar is. Bij de mercatorprojectie is dit een cilinder, rakend aan de aardbol ter hoogte van de equator, waarop geprojecteerd wordt vanuit het centrum van de aarde.

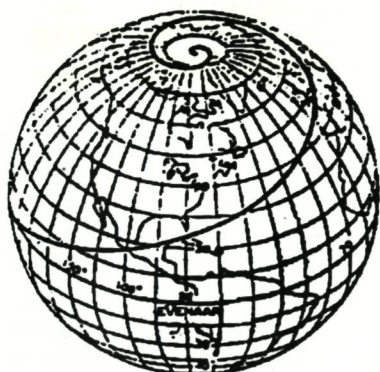
Op de opgevouwen cilinder, de kaart, is het net van de meridianen en parallellen afgebeeld als rechte lijnen die loodrecht op elkaar staan.

Bij dergelijke projectie staan de meridianen op dezelfde onderlinge afstand. Daarentegen dient men de onderlinge afstand van de parallellen te doen toenemen dermate dat aan de twee gestelde eisen wordt voldaan.

Het probleem: hoeveel de breedte doen wassen?

**O**p aarde convergeren de meridianen naar de pool toe. Men toont aan dat een, op een willekeurige parallel gemeten boogminuut, evenredig met de cosinus van de breedte varieert, dus afneemt. De lengte van de boogminuut, die op de equator 1 zeemijl of 1852 m lang is, vermindert tot de helft van die waarde (926 m) ter hoogte van de Shetlands ( $60^\circ \text{ NB}$ ,  $\cos 60^\circ = 0,5$ ), in België tot 1185 m ( $50^\circ \text{ NB}$ ,  $\cos 50^\circ = 0,64$ ). De lengte van een boogminuut gemeten op een meridiaan is overal gelijk aan 1 zeemijl.(2)

Bij de afbeelding op de kaart van een paralleldeeltje (bv. een boogminuut), is dit uitgerekt, aangezien de meridianen evenwijdig lopen. Men kan aantonen dat de kaartlengte van het deeltje varieert met de secans van de breedte. Aangezien de secans steeds groter is dan 1, vergroot de schaal derhalve langs de parallel. Indien we nu op analoge wijze de schaal langs de meridiaan variëren met de secans van de breedte, hebben we te doen met een constructie die zowel in



Afbeelding van de loxodroom op de aardglobe.



N.-Z.- als in O.-W.-richting in dezelfde verhouding uitzet of wast.

Hieruit volgt dat kleine oppervlakten correct worden weergegeven, evenals hoeken rondom gelijk welk punt. Daarmee werd de conformiteit verwezenlijkt. Tevens is de loxodroom een rechte lijn. (Angelsaksers gebruiken meestal de term orthomorfisch die beter het behouden van de vorm aan geeft.)

**M**en weet nu dat de kaartlengte van een breedteminuut (= 1 zeemijl) gelijk is aan een equatorminuut maal de secans van de breedte. Zo krijgt men bv. ter hoogte van de Shetlands een verdubbeling ( $60^\circ \text{ NB}$ ,  $\sec 60^\circ = 2$ ), in België maal 1,55 ( $50^\circ \text{ NB}$ ,  $\sec 50^\circ = 1,55$ ).

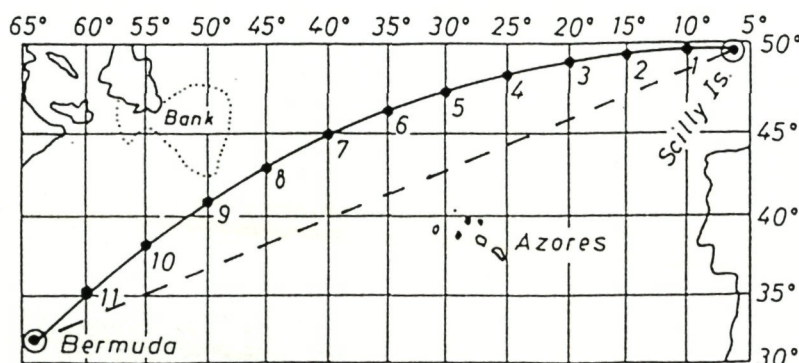
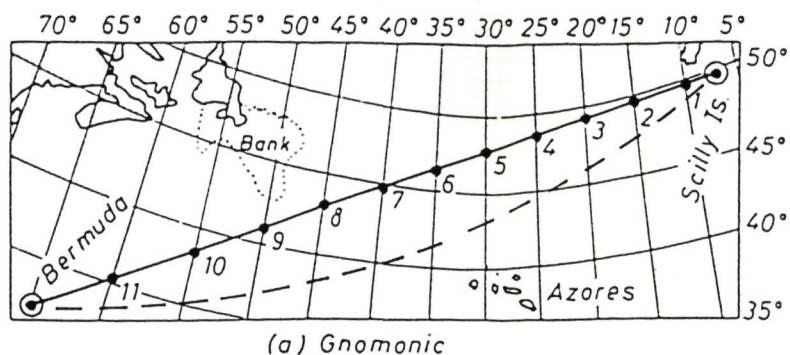
Door alle meridiaandeeltjes, van de equator tot de beschouwde breedte, op te tellen bekomt men de vergroting of wassende breedte (in het Engels «meridional parts» genoemd). Dit is het aantal eenheden in de grootte van een meridiaan tussen de equator en de beschouwde breedte, de eenheid zijnde de kaartlengte van één equatorminuut.(3)

De wassende breedte kan worden berekend d.m.v. een formule (4), maar er bestaan zeevaartkundige tafels waarin men de waarde rechtstreeks vindt.

Zo is voor  $60^\circ$  de waarde 4507, voor  $50^\circ$  vindt men 3457. Dit betekent dat, indien gewerkt wordt met een schaal waarin de lengte-eenheid (equatorminuut) 0,1 mm is, de afstand van de equator tot de Shetlands 45 cm en tot België 35 cm bedraagt. (Ongeveer de schaal van de wereldkaart van 1569.)

Het volstaat dus de wassende breedten te bepalen voor het gewenste gebied en de schaal te kiezen om een kaartnet te construeren.(5)

**D**e loxodroom, die bij Mercator door een rechte lijn wordt voorgesteld, is niet de kortste afstand. De grootcirkel door twee punten is dit wel: men noemt dit de orthodroom, die bij de mercatorprojectie een gebogen lijn is, met de holle zijde naar de equator gekeerd.(6)



Afbeelding van de orthodroom (grootcirkel) in gnomonische- en mercatorprojectie. De loxodroom werd in streeplijn toegevoegd.

Bron: A. Moody, 'Navigation Afloat', London, 1980, p. 180.

**I**n 1569 verscheen de grote wereldkaart «ad usum navigantium» waardoor de naam Mercator blijven de bekendheid verwierf. Zeer lang had de cartograaf gewerkt aan deze kaart die alle beschikbare informatie bevatte en gemaakt werd volgens de cilinderprojectie met de wassende breedten.

Voor het eerst beschikte de zeevaart over een kaart met ware richtingen waarop een koerslijn als een rechte lijn kon worden getrokken. Ter gelegenheid van het vorige herdenkingsjaar (1962) stipte A. De Smet aan dat «er reeds veel gediscussieerd werd over de manier waarop de Waaslander deze projectie geconstrueerd heeft en in de toekomst zullen deze discussies voortgaan omdat de grote cartograaf de wiskundige bewijsvoering van zijn projectie niet heeft kenbaar gemaakt».(7)

Mercator heeft wel een omschrijving gegeven van zijn projectie in een brief (8) en ook in een tekst bij de kaart (9). Zoals ir. Mekenkamp stelt, «is de

projectie door de omschrijving wiskundig volledig bepaald».

De van nature behoudsgezinde zeevaarders stonden aanvankelijk sceptisch tegenover de vernieuwing. In 1599 (dus 30 jaar later) publiceerde de Engelse wiskundige Edward Wright de wiskundige achtergrond van de nieuwe projectie en gaf ook enige interpretatie en voorbeelden. Van dan af zou het gebruik langzamerhand veralgemeend worden.(10)(11)

Van de prachtige wereldkaart zijn slechts enkele exemplaren bewaard gebleven: een in de Bibliothèque Nationale in Parijs (12), een in het Maritiem Museum Prins Hendrik in Rotterdam (in atlasvorm) (12) en een in de Universiteitsbibliotheek in Basel. Het exemplaar van Breslau werd tijdens de Tweede Wereldoorlog vernietigd. Van dit exemplaar werden in 1891 fotolitografische facsimile's gemaakt, thans te zien ondermeer in het Mercatormuseum in Sint-Niklaas en in de Albertina-bibliotheek in Brussel.



De kaart werd door Mercator volledig eigenhandig gegraveerd in 18 kopergravures. Ze reikt tot 80° NB en 66°30' ZB en meet ongeveer 2 x 1,30 m. Er zijn talrijke versieringen en allegorische figuren. De cartograaf droeg zijn werk op aan de hertog van Cleef.

**E**en van de vervormingen, inherent aan de projectie, is het niet correct weergeven van de oppervlakte: hoe hoger gelegen, des te groter worden landen afgebeeld. De mercatorkaarten hebben zeker bijgedragen tot de verkeerde perceptie dat de noordelijk gelegen landen van Europa en Amerika, uitgestrekter en dus belangrijker zijn dan bv. de landen van Afrika.

Een (kleine) cirkel wordt op een mercatorprojectie ook als cirkel afgebeeld, dus zonder vervorming, maar met de breedte zal ook de grootte toenemen.(13)

**L**ang voor zijn wereldkaart had Mercator voor de zeevaart nog een ander belangrijk instrument gemaakt. In 1541 was zijn aardglobe klaar. Een van de weinige resterende exemplaren is pas gerestaureerd en is een der pronkstukken van het Mercatormuseum. Bijzonder aan deze globe is, dat in de zeeën windrozen getekend werden waarvan de richtingen (de 32 kompasstreken) loxodromen zijn. Waarschijnlijk is Mercator te rade gegaan bij de Portugese wetenschapper Nunez (beter bekend als Nonius) voor de loxodromen, maar hij is wel de eerste geweest die ze correct heeft afgebeeld.

**V**ier eeuwen later heeft de mercatorprojectie nog niets aan belang ingeboet. Door sommigen wordt de wereldkaart van 1569 dan ook beschouwd als een van de meest betekenisvolle wetenschappelijke verwezenlijkingen van de renaissance.

Kapitein-ter-zee SBH b.d. P. Marin

## Noten

### (1) Terminologie:

- conform: < Lat. conformis; conforme afbeelding: waarbij de hoekmaat onveranderd blijft.
- loxodroom: < Gr. loxos (schuin, gekromd) + dromos (loop); kromme lijn op aarde die alle meridianen onder dezelfde hoek snijdt.
- orthodroom: < Gr. orthos (recht, juist): rechtlopend; lijn die de kortste verbinding tussen twee punten op aarde vormt.
- orthomorfisch: < Gr. morphe (vorm); juiste vorm.
- gnomonisch: < Lat. gnomon; in astronomie vertikale stang waarvan de schaduw op een plat vlak valt, syn. zonnwijzer; zekere analogie bij gnomonische projectie.

(2) p.m.: de secans is de omgekeerde functie van de cosinus; de cosinus varieert van 0 tot 1, de secans van 1 tot oneindig.

(3) Vergelijking aardbol-kaart op 60° breedte:

- op de kaart is één breedteminuut gelijk aan twee lengte-eenheden.
- op aarde is de grootte van één lengteminuut de helft van één equatorminuut, één breedteminuut is tweemaal de grootte van één lengteminuut.

$$(\cos 60^\circ = 0,5; \sec 60^\circ = 2)$$

In het algemeen: de verhouding breedteminuut tot lengteminuut in een punt op de aardbol, blijft op de kaart behouden.

(4) De wassende breedte is de som van alle secanswaarden van de equator tot de breedte  $l$ , hetgeen wiskundig uitgedrukt wordt door:

$$3.437,8 \int_0^l \sec l \, dl.$$

Deze standaard-integraal is gelijk aan:

$$3.437,8 \ln \operatorname{tg} (45^\circ + l/2),$$

of in gewone logaritmen:

$$7.915,7 \log \operatorname{tg} (45^\circ + l/2).$$

$$(1 \text{ radiaal} = 57^\circ 17',8 = 3.437',8)$$

De lezer die de enkele voorbeelden in de tekst wil narekenen, vindt een licht afwijkend resultaat: de formule is

nog niet verbeterd voor de afplatting van de aarde; de gebruikte tafel houdt hiermee rekening.

(5) De tafel (uit Norie's Nautical Tables) geeft de waarde van minuut tot minuut.

$$50^\circ : 3456,53$$

$$50^\circ 01' : 3458,08$$

$$50^\circ 02' : 3459,64.$$

De aangroei (was) is telkens 1,55, dit zijnde de waarde van de secans: illustratie van de definitie van de wassende breedte.

(6) In de zeevaart wordt ook de gnomonische kaart gebruikt. Hier wordt vanuit het centrum van de aarde geprojecteerd op een rakend plat vlak, het betreft een meetkundige projectie. In dit geval worden alle grootcirkels door rechte lijnen voorgesteld, dus ook de orthodroom. De loxodroom echter, wordt een gebogen lijn.

De gnomonische projectie kan interessant zijn bv. voor een algemene kaart van de Noordatlantische Oceaan. Door een gepaste keuze van raakpunt voor het projectievlak, wordt de orthodroom visueel goed afgebeeld (de kortste afstand loopt langs hogere breedten!). Op de kaart kunnen de snijpunten van de orthodroom met de meridianen worden afgelezen en overgebracht op een navigatiekaart (met mercatorprojectie). Tussen de snijpunten wordt dan volgens de loxodroom (= vaste koers!) gevaren.

(7) A. De Smet, *Mercators wetenschappelijke, technische en cartografische activiteiten*, Tijdschrift van de Vereniging voor Aardrijkskundige Studies, 1963, p. 31-49.

(8) Brief aan R. Hakluyt, Engels historicus en geograaf. (Van Raemdonck, *G. Mercator, Sa vie et ses oeuvres*, St.-Nicolas, 1869, p. 116.)

(9) «Dit alles in beschouwing nemende hebben we de breedtegraden in de richting van elke pool iets groter gemaakt en wel in de verhouding die de parallellen hebben in relatie tot hun



Tabel: afstand equator - parallel.

Breedte	10°	20°	30°	40°	50°	60°	70°	80°
Wassende breedte	599	1217	1877	2608	3457	4507	5944	8352
* Berekende kaartlengte (mm)	54	110	169	235	311	406	535	752
Gemeten kaartlengte (mm)	54	110	170	235	310	400	525	± 740
Verschil (mm)	0	0	+ 1	0	- 1	- 6	- 10	± - 12

\* = wassende breedte maal 0,09

(de gehanteerde lengte-eenheid is: 1 equatorminuut = 0,09 mm)

werkelijke lengte vergeleken met de equator» (vertaald uit het Latijn).

P.G.M. Mekenkamp, *De wassende breedten van Mercator*, in *Caert-Treoor*, Utrecht, 1994, nr. 1.

(Tijdschrift voor de geschiedenis van de kartografie in Nederland).

(10) Volgens J. Van Raemdonck werd in Dieppe in 1630 voor het eerst een zeekaart volgens de nieuwe methode gebruikt. (Van Raemdonck, *ibidem*, p. 120.)

(11) Met de stand van de wiskundekennis ten tijde van Mercator was het niet mogelijk de parallellen exact te berekenen. Dit gebeurde slechts later, eerst door Wright, dan door de Engelsman Bond die de formule publiceerde in 1645.

Hoe (on)nauwkeurig is de kaart van 1569? We hebben op de facsimile in het Mercatormuseum de gebruikte lengte-eenheid bepaald en de afstanden gemeten van de equator tot de verschillende parallellen en deze vergeleken met de berekende waarde. Tot aan 50° NB is het verschil miniem, op 60° NB vinden we ongeveer een halve cm, en hogerop één cm. (Het verschil in afstand vanaf 60° NB komt neer op een afwijking van grosso modo een halve breedtegraad.)

Nauwkeurigheid is een relatief begrip maar dit lijkt ons toch, de omstandigheden in acht genomen, een merkwaaardige prestatie.

(12) Een afbeelding van de kaarten is opgenomen in: K. Nebenzahl, *Maps from the Age of Discovery, Columbus to Mercator*, Times Books, Londen, 1990, p. 126-129.

(13) Men noemt dit de indicatrix van Tissot, genoemd naar de Fransman die als eerste cirkeltjes op kaarten liet aanbrengen om vervormingen beter te doen uitkomen.

Zie ook: W. Daens, *Alle kaarten liegen*, EOS, 1992, nr. 12, p. 38-43 en *Maritieme Encyclopedie* dl. 4, Bussum, 1971 (kaartprojectie).

(14) De Koninklijke Oudheidkundige Kring van het Land van Waas bezit een uitgebreide documentatie (bibliotheek open zaterdagmiddag) betreffende Mercator.

Met dank aan voorzitter A. Van der Gucht die zeer behulpzaam was in het zoeken naar de gepaste publicaties.





# L'AMIRAL THIERRY d'ARGENLIEU

## Moine contemplatif et marin audacieux

**A**utant l'amiral Muselier se posa en rival de de Gaulle à la tête des Français libres à Londres en 1940/45 et lui donna du fil à retordre, autant l'amiral Georges Thierry d'Argenlieu fut un disciple fidèle assuré de la confiance du général. Il ne ruait pas dans les rangs et en fut récompensé en devenant, en fin de carrière, gouverneur général et haut commissaire en Indochine. Une haute fonction occupée au sein de l'empire colonial de la France par des personnalités aussi éminentes que le maréchal Jean de Lattre de Tassigny tandis que le futur maréchal Leclerc de Hautecloque était commandant des troupes.

Breton de Brest, né en 1889 le marin d'Argenlieu, après une première guerre mondiale sans histoire, devint, au cours de la deuxième, un fervent du général de Gaulle d'un an son cadet. Le futur moine était sorti de l'Ecole Navale en 1908 et combattit comme jeune officier en 14/18 en Méditerranée. Il conserva un sentiment amer de son expérience sur mer et des ravages provoqués par les conflits armés. Obéissant à sa nature contemplative, d'Argenlieu quitta la Marine en 1920 pour entrer dans l'ordre des Carmes. Loin des querelles des hommes et du fracas des oppositions, il choisit un destin religieux dans un milieu où la discipline rappelait sa carrière initiale.

### La sortie du couvent

**E**n 1939, au moment où se déclenche, de septembre 1939 à Mai 1940 la drôle de guerre, entre le III<sup>e</sup> Reich et les alliés franco-britanniques, Thierry d'Argenlieu est arraché à son couvent par un ordre de mobilisation qui l'enjoint de rejoindre l'état-major de la marine nationale à Cherbourg. Il y aura fort affaire au moment de la foudroyante avance allemande, pour assurer l'évacuation des troupes et le sauvetage d'un maximum de matériel. Les panzers de Rommel et consorts s'empa-

raient des ports de l'Atlantique avec une rapidité déconcertante. Cette fulgurance ne permit pas l'installation du réduit breton cher au général de Gaulle et à Winston Churchill. (Des plaques commémoratives apposées par la section anversoise de la Société Royale Amicale des Officiers des campagnes rappellent la participation de chalutiers et de bâtiments belges aux péripéties des évacuations de Dunkerque, St. Valéry en Caux, Cherbourg et Brest.) Dans le chaos général qui marquait ces manoeuvres d'embarquement, d'Argenlieu fut capturé par l'ennemi. Mais le moine contemplatif se révéla un prisonnier avide de liberté, capable d'initiatives audacieuses. Il s'évada du camp et gagna l'Angleterre où le général de brigade Charles de Gaulle venait de lancer son appel du 18 juin 1940. Le moine fut séduit par la personnalité exaltante du chef de la « France libre » et devint un des premiers et plus sûrs compagnons du pionnier de la renaissance française.

### Un compagnon sûr

**A**côté d'un Muselier qui cultivait en dehors du général des accointances avec la Royal Navy, d'Argenlieu apparut d'emblée comme envoyé par la Providence. Il avait l'esprit de discipline, de la volonté à revendre et la fidélité pour règle.

On sait que le premier ministre britannique Winston Churchill ne fut pas d'emblée un chaud partisan de de Gaulle. Il lui préférait le ministre Mandel réfugié en Afrique du Nord. Mais l'ancien chef de cabinet de Clémenceau déclina l'invitation de former le gouvernement français en exil. Il fallut donc miser sur celui que ses collègues de promotion appelaient « le connétable ». Le général était un homme difficile au caractère entier et les matières à mécontentements ne manquaient pas. C'est ainsi que Churchill avait négligé d'avertir le général lors de l'opération de Mers El

Kébir et de la saisie des bâtiments français dans les ports anglais. Il en résulta une vaste confusion parmi les Français en Grande Bretagne, et une perte d'impact pour l'appel du 18 juin. Les marins français étaient consternés par les 1300 morts du 3 juillet sous les obus anglais dans le golfe d'Oran. D'autres furent sensibles à la servitude dans laquelle ils se trouvaient. Aussi le général de Gaulle rêva-t-il de transférer son organisation en territoire français. Son choix se fixa sur le Sénégal et sa riche capitale : Dakar. Cette métropole de l'Afrique Occidentale française présentait de multiples séductions.

### Dakar, la capitale convoitée

**L**e gouverneur général de l'A.O.F. avait son siège à Dakar qui offrait à la colonie, un grand port, un aéroport important et un réseau routier satisfaisant. L'état-major impérial britannique n'était pas indifférent à la position stratégique de Dakar, escale vers l'Afrique du Sud et l'Amérique latine et pouvant apporter un havre précieux aux bâtiments menant la bataille de l'Atlantique. Les convois alliés sur l'océan subissaient la guerre sans merci des meutes de sous-marins de Doenitz.

Ces divers facteurs furent pris en considération lorsque fut tranchée la question de l'aide aux gaullistes qui ambitionnaient d'occuper la capitale du Sénégal. La Royal Navy prêta une escadre au général de Gaulle pour renforcer les modestes éléments de la Marine Nationale libre. Malgré ce renfort, l'opération fut un échec. Le général de Gaulle en fut désespéré et conçut des idées de suicide. Son ami Thierry d'Argenlieu avait tout mis en oeuvre pour établir le contact avec les éléments demeurés fidèles à Vichy et entamer des négociations. Il fut grièvement blessé au cours de sa tentative de rapprochement. Les gaullistes du Sénégal, aveuglés par la passion,



avaient transmis à Londres des renseignements beaucoup trop optimistes. Le général et les Anglais leur firent confiance. Une confiance mal placée.

### **Gloire naissante et prestige ancien**

**L**a gloire naissante et toute relative du général de brigade Charles de Gaulle ne faisait pas encore le poids face au vieux maréchal Philippe Pétain, le vainqueur de Verdun qui faisait encore figure de sauveur de la patrie.

Le gouverneur général Boisson, qui avait les moyens de sa politique, en sa qualité de gouverneur de l'A.O.F. s'opposa résolument au débarquement des gaullistes. Il n'entendait pas entrer en sédition, alors que des chefs tels que les généraux Weygand, Noguès et Juin demeuraient fidèles au maréchal.

Les Anglais de leur côté, après le drame de Mers El Kébir, n'entendaient pas compromettre à nouveau leurs relations avec la France meurtrie, en canonnant la capitale sénégalaise, tuant des soldats de Vichy et semant la ruine.

### **Une brillante carrière**

**R**établi de ses blessures, Thierry d'Argenlieu poursuivit sa tâche à la Marine Nationale française libre, s'efforçant d'amener dans le giron du général des milieux encore hostiles au gaullisme. En janvier 1941 le général de Gaulle récompensa sa fidélité en le nommant haut commissaire de France pour le Pacifique et en le promouvant au rang d'amiral. Il lui revint à ce titre de préparer des bases opérationnelles utiles aux alliés. Au lendemain de Pearl Harbour les Anglo-Américains avaient fort affaire pour tenir tête aux Nippons dans la première phase de la guerre lorsque le général Mac Arthur fut obligé de quitter les Philippines et que l'Indonésie fut occupée par les Japonais. En 1943, nouvelle preuve de la confiance du général, le nouvel amiral participa à la conférence de Casablanca. Pour mieux assurer son rayonnement il reçut le commandement des Forces Navales de la France Libre, tandis que Muselier évincé continuait à ruer dans les rangs. En 1944 l'amiral d'Argenlieu est nommé chef d'état-major général adjoint et amiral Nord. En avril 1945, à la veille de la capitulation allemande, il est promu inspecteur des forces maritimes et aura

l'honneur de représenter la France à la conférence de San Francisco. Et la série des honneurs n'était pas encore close. Il fut nommé gouverneur général et haut commissaire en Indochine. Il occupera ces fonctions jusqu'en 1947 et épongea les séquelles de l'occupation nipponne. Il estima dès lors sa tâche achevée et retourna à la vie religieuse. Il se retira au Carmel de Relecq-Kerhuon dans le Finistère et y termina ses jours en 1964 à l'âge de 75 ans. Rarement dans l'histoire un religieux eut pareil destin...

**P. Eygenraam**



Tijdschriften  
Boekwerk  
Jaarverslagen  
Reclame- en  
Handelsdrukwerk

Industriepark  
8400 Oostende  
Tel. (059) 51 43 43  
Fax (059) 51 44 43



# HUGO VAN KUYCK

## DE ARCHITECT VAN DE LANDING

Het succes van de geallieerden in de slag om Walcheren, Birma of Okinawa zijn voor een groot deel te danken aan de inbreng van Majoor Hugo Van Kuyck.

Maar zijn meesterwerk is zonder twijfel de voorbereiding van de landing in Normandië. Deze uitzonderlijk tallentvolle man was niet alleen een wereldberoemd architect, een zeeman in hart en nieren maar ook een Belg. Een buitengewoon bescheiden Antwerpenaar die misschien wel niet de erkenning kreeg die hij verdiende.



### Biografie

**H**ugo Van Kuyck werd op 1 december 1902 te Antwerpen geboren in een uitgesproken artistiek midden: vader Walter (1876-1934) was eveneens een bekend architect. Grootvader Frans (1852-1915) had faam verworven als landschapsschilder en Schepen voor Schone Kunsten van de Scheldestad. Overgrootvader Louis Van Kuyck (1821-1871) had eveneens zijn sporen verdiend als landschaps- en dierenschilder.

De familie Van Kuyck woonde in hartje Antwerpen, in de Louizastraat. Tijdens de zomermaanden verbleef ze op het landhuis «Zwaluw dak» te Kalmthout.

Reeds op vijftienjarige leeftijd ontwierp Hugo hier zijn eerste zeiljachtje, het eerste uit een lange reeks van zeiljachten die zou eindigen met de «Askoy» II die in 1974 door hem werd verkocht aan Jacques Brel.

Hugo Van Kuyck werd architect en behaalde in 1932 aan de Gentse universiteit het diploma van burgerlijk ingenieur met onderscheiding. Na de Tweede Wereldoorlog werd hij voorzitter van de RYCB.

Hugo Van Kuyck was enorm begaafd en had een brede interessesfeer. In 1934 behaalde hij zijn vliegbrevet en in 1936 het brevet van schipper ter kustvaart. Hij ruilde in deze periode zijn prachtig hoogaarsjacht «Reiger» voor een vliegtuig waarmee hij de nodige vliegervaring opdeed die hem later nog van pas zou komen.

In 1935 behoorde hij tot de stichters van de Belgische Marine Academie die werd ingericht met de bedoeling de wetenschappelijke studie van alle scheepvaartangelegenheden te ondernemen en te begunstigen.

In 1938 vertrok hij met zijn schoener de «Askoy I», naar zijn ontwerp gebouwd op de scheepswerven Cockerill te Hoboken, voor een wetenschappelijke expeditie die door het uitbreken van de oorlog werd onderbroken. Hugo keerde onmiddellijk terug naar België maar bleef doordat hij in deze periode doceerde aan de Yale-University, ook beschikken over een visum voor de Verenigde Staten. Hiervan gebruikmakend bracht hij in 1940 de laatste Belgische diplomatieke correspondentie over naar de Verenigde Staten.

In 1942 vervoegde hij de genietroepen van het US-army. In 1943 werd hij belast met het in kaart brengen van de Normandische kusten ter voorbereiding van de landing. Vanuit Londen leidde hij de Beach intelligence section waarbij hij volgens een nieuwe door hem ontworpen



methode het ganse landingsgebied in kaart bracht. Na de oorlog kreeg hij hiervoor verschillende onderscheidingen van diverse naties. Voor bewezen diensten werd hij in 1945 bevorderd tot Luitenant-kolonel van het U.S. Army. In ons land werd hij korvetkapitein van de Belgische Marine.

Na de Tweede Wereldoorlog ontplooidde hij zich tot befaamd architect. Onder de vele projecten waaraan

zijn naam verbonden is staat vooraan zijn ontwerp voor Antwerpen-Luchtbal. De kantoren van de Sociale Voorzorg te Brussel en te Antwerpen, een aantal paviljoenen voor de wereldtentoonstelling van 1958 te Brussel en een aantal Belgische ambassadegebouwen, in opdracht van het Ministerie van Buitenlandse Zaken, behoren tot zijn verdere realisaties.

Niettegenstaande zijn schitterende carrière als architect bleef Hugo Van Kuyck ook zijn passie «Het zeilen» trouw wat hem het voorzitterschap van de R.Y.C.B. bezorgde tot in 1971.

Na zijn overlijden in 1975 duidde Baron Kronacker hem als bijster intelligent, wetenschapper, kunstenaar, uitzonderlijk innemend en buitengewoon bescheiden!

# DE ONTDEKKING VAN NORMANDIË

## «AVANT LA LETTRE»

In 1943 werd op de conferentie in Québec beslist om in 1944 een grootschalige invasie te plannen op het Europese continent. Deze invasie kreeg hier de codenaam «Overlord» mee.

In plaats van de operatie te plannen aan de Noord-Franse kust, dicht bij de Engelse kusten - zoals de Duitsers hadden verwacht - verkozen de geallieerden om aan wal te komen in Normandië waar de kusten door de Duitsers minder versterkt waren dan in Calais. Dit gaf hen het voordeel van de verrassing.

In Normandië was echter geen grote haven voor het lossen van zwaar oorlogsmateriaal voorhanden. Daarom werden door de geallieerden twee kunstmatige havens gebouwd, één in Arromanches in de Britse sector en één aan Omaha Beach in de Amerikaanse sector. Speciaal uitgerust oorlogsmateriaal werd hier ontworpen om de troepen bij te staan tijdens de aanval.

Dat de landing op een zeer grondige

manier werd voorbereid door Hugo Van Kuyck is duidelijk. Niets werd aan het toeval overgelaten. Zo werden niet minder dan twee Britse Eskaders uitgezonden met de opdracht nauwkeurig fotomateriaal mee te brengen van de kustlijn van Denemarken tot Spanje, dit voor het geval ze onderweg mochten onderschept worden door de vijand. Aan de hand van dit fotomateriaal werden, rekening houdend met de tijd, parallel met het strand tot een zekere landafstand basislijnen op kaart gezet. Van deze kaarten werden doorsneden gemaakt. Een profiel van land en zee voorzien van alle mogelijke situaties.

Slechts voor Omaha beach en voor Utah Beach alleen werden er 24 profielen dagdagelijks bijgehouden tot op enkele uren voor de landing.

De eigenlijke landing begon tijdens de nacht van 5 op 6 juni 1944 met de bedoeling om zo snel mogelijk enkele sleutelposities in bezit te krijgen.

Tussen 6.30 en 7.30 uur werden naar planning 135.000 soldaten en 20.000

voertuigen op 5 landingsstranden tegelijk aan wal gebracht. Deze operatie werd een groot succes ondanks de onverwacht grote verliezen bij de Amerikanen in Omaha Beach.

Vervolgens trachtten de geallieerden stap voor stap de Duitse divisie terug te dringen. De Britten konden daarbij Caen bevrijden terwijl de Amerikanen de val van de haven van Cherbourg voor hun rekening namen.

In het noorden aangevallen door de Britten, Canadezen en Polen terwijl de Amerikanen en Fransen aanrukten vanuit Alençon in het zuiden begonnen de Duitsers zich terug te trekken.

Op 21 augustus 1944 werd in Tournai-sur-Dives de slag om Normandië beslecht waarbij geallieerden hun eerste overwinning op het continent konden vieren. Drie dagen later staken ze de Seine over en werd Parijs bereikt.

**W. Bosteels**

Met dank aan het Nationaal Scheepvaartmuseum.

### **Gevraagd - Oude nummers Neptunus:**

Alles vóór 1964 - 1971: nr. 4  
1973: nr. 5 - 1977: nr. 3

Graag Uw voorwaarden aan:

**A.A. Jacobs, Moerkerksesteenweg 275, 8310 Brugge 3 - Tel: 050/35.51.02**



# En marge de l'histoire des Navires-Ecoles Belges ...

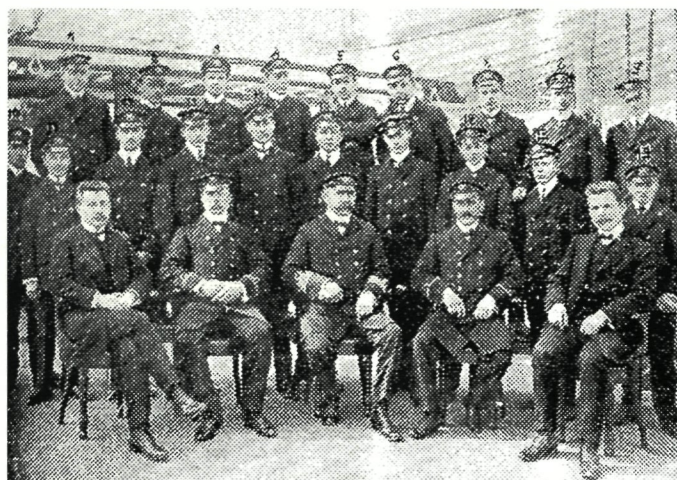
## L'Odyssée(?) du «R.C. Rickmers»

**A**près le tragique naufrage du «Comte de Smet de Naeyer» en avril 1906, la Belgique se trouva momentanément sans navire-école navigant, en attendant de pouvoir disposer de «l'Avenir» commandé à la Rickmers Reismühle Rhederei und Schiffenbau Gesellschaft à Bremerhaven.

Entre temps, trois promotions de cadets avaient achevé leur stage à bord du stationnaire «Comte de Smet de Naeyer II»; il leur fallait passer au plus tôt à l'enseignement pratique sur un voilier à la mer.

Des arrangements furent pris par l'Association Maritime Belge avec l'armement Rickers afin de permettre à ces cadets d'embarquer pour une croisière à bord d'un de ses navires, le cinq-mâts barque «R.C. Rickers».

Construit en 1905, long de 134,5 mètres, large de 16,55 mètres et creux de 9,55 mètres, d'un port en lourd de 7.000 tonnes, le «R.C. Rickers» était le plus grand voilier de l'époque. Muni d'un moteur auxiliaire à vapeur de 1.000 chevaux, il ne craignait pas le vent calme et pouvait concurrencer les cargos les plus rapides. Une superbe bête de mer!



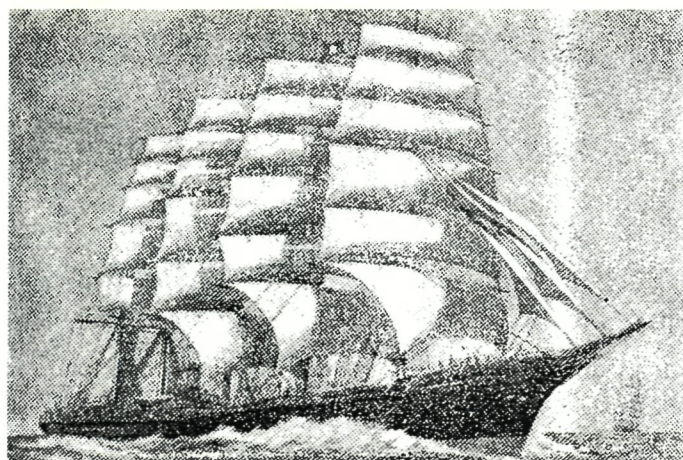
L'Etat-Major belge et les cadets qui firent le voyage.

Le 10 août 1907, dix huit cadets belges s'embarquèrent à Anvers à bord du s/s «Finland» de la Red Star Line à destination de New-York. Pour leur éviter un trop grand dépaysement et leur donner un enseignement «à la belge», il avait été convenu avec l'armement qu'ils resteraient sous le commandement de leurs propres officiers. Les accompagnaient donc le Commandant Zellien, le lieutenant Wenmaekers, les professeurs Dolo et Laureys, l'aumônier Walraevens et le docteur Van Der Smissen.

La traversée de l'Atlantique se passa sans encombre. Arrivé à New-York le 20 Août, le petit groupe prit le train le soir même pour Los-Angeles, via Chicago. Six jours de voyage qui lui firent traverser les Etats-Unis dans toute leur largeur.

«Le 12 août, tôt le matin nous passons Los Angeles et découvrons la Californie» nota un cadet. «Le pays est magnifique. Palmiers, cocotiers, orangers et toute une végétation semi-tropicale réjouissent nos regards. Soudain, nous voyons l'Océan Pacifique: le train vient de déboucher à Long Beach, jolie plage aux villas charmantes, piquées dans la verdure de riches végétations. Un pier agrémenté d'un Kursaal s'avance dans la mer. Une demi-heure plus tard, nous arrivons à San Pedro, terminus de notre randonnée à travers l'Amérique.

Du train, nous apercevons, ancré en mer, la coque peinte d'un beau vert souligné par les oeuvres vives d'un ton rouge, le «R.C. Rickmers» avec ses cinq mâts élancés, le plus grand voilier du monde qui attend notre embarquement. Quel contraste formida-



Le cinq-mâts barque «R.C. Rickmers» le plus grand voilier du monde.



ble avec les fines et légères goélettes qui sont en rade!

Mais déjà nous vérifions nos bagages... Nous embarquons dans un canot automobile et, un quart d'heure plus tard, nous accostons à la coupée du «R.C. Rickmers».

## Désillusion!

**T**andis que le commandant du navire, le capitaine M. Bandelin, et ses officiers: Frerichs, Peschkauw et Winneke souhaitaient bienvenue à bord au petit contingent belge, les matelots hissaient les huniers et les perroquets volants en prévision d'un départ imminent. Le voilier devait, en effet, appareiller le soir même pour Sidney. Les membres de l'état-major belge furent conduits dans les locaux de dunette réservés aux officiers, tandis que le premier lieutenant Frerichs guidait les cadets vers leurs installations.

Le «R.C. Rickmers» ne possédant aucun aménagement pour servir de navire-école, les dix-huit jeunes durent se contenter d'une installation de fortune. Ils furent logés dans la cale 4, dont l'écouille, située sur la dunette, pouvait rester ouverte sauf par gros temps. L'enthousiasme des nouveaux venus chuta brutalement de plusieurs crans.

Le contact avec l'équipage du navire, dont l'éducation et le raffinement n'étaient pas les premières qualités (Après tout, on était sur un voilier de commerce!) n'allait pas améliorer les choses.

Le public belge ne fut informé de la situation que des semaines plus tard par la publication par un journal bruxellois d'une lettre d'un cadet à ses parents:

«... Aussitôt embarqués à bord, nous avons demandé nos cabines, les cabines que l'on nous avait promises avant de quitter Anvers. Ah oui, des cabines! On nous fait descendre par une écouille, à l'aide d'une échelle, dans une cale et on nous indique un plancher construit hâtivement la veille de notre arrivée. Dix huit hamacs y sont pendus. Il y a, en plus, deux tables et quatre bancs. Plus loin se trouvent des voiles, des vieilles planches, etc...

La désillusion a été formidable! Voilà donc envolées les belles promesses faites à Anvers: des cabines pour quatre ou six personnes, nourriture des officiers, etc. Au lieu de celle-ci, une ignoble pitance qu'on nous apporte à midi... Si on m'avait laissé à terre, je ne serais plus revenu à bord. Je serais parti tout nu s'il l'eut fallu, tellement j'étais découragé...

(Plus tard), cela a été de mal en pis. Nous avons déménagé et, de notre cale, nous avons été envoyés dans un poste d'équipage, dont les occupants avaient déserté en bloc à San Pedro: treize matelots et quatre cadets allemands qui faisaient un stage à bord. Mais nous avons été obligés de partager notre nouveau logis avec une nuée de puces, punaises, cancrelats, araignées... Pendant les quatre premières nuits, je n'ai pu fermer l'oeil. J'ai essayé d'aller dormir ailleurs.

Depuis lors, j'ai changé de tactique. Je ne me déshabille plus; depuis trente cinq jours, ne n'ai plus enlevé mon pantalon pour dormir. J'ai été plusieurs fois littéralement couvert de morsures et de grandes gourmes. On a lancé de la vapeur dans notre taudis pour essayer d'en chasser ses hôtes indésirables. Rien n'y a fait. Quelques uns sont morts, mais la plupart ont pu filer et sont revenus le soir même... Quant à notre nourriture, elle est infecte.

... On a négligé de remplacer la bordée de matelots qui a déserté à San Pedro, comptant sur nous pour ce faire. Ils étaient dix-sept. Ainsi donc, nous les remplaçons et nous sommes dix-huit élèves, dont sept ont fait à peine douze mois de navigation et dont le reste a de seize à dix-huit ans. Nous remplaçons en poids et en force dix-sept loups de mer. Nous passons notre temps à nettoyer les cales, à piquer la rouille, à briquer le pont. En dehors de ces trois besognes, nous ne faisons absolument rien.

Et puis, la brutalité des officiers allemands me révolte. Ce ne sont que coups et blasphèmes. Les malheureux mousses sont bien à plaindre ici.

... Nous nous sommes plaints à plusieurs reprises à nos officiers. Mais, en essayant de nous soutenir, ils nous découragent davantage. Ils nous disent que si le commandant allemand décide d'embaucher des matelots à Sidney, nous serons obligés de

réintégrer notre cale, où se donnent maintenant nos cours. Nous devrons y dormir, y manger, y étudier. Et il y aura en dessous dix mille tonnes de charbon, dont nous serons séparés par quelques planches. Et il y régnera une température de cinquante-quatre degrés...».

## La vie à bord

**A** peu près en même temps le journal bruxellois, un quotidien de la Métropole publia la lettre d'un autre cadet concernant les conditions de vie à bord du «R.C. Rickmers». «La désillusion était trop forte en voyant le trou dans lequel on nous mettait. Nous restâmes toute la journée de notre arrivée à San Pedro muets et dans une profonde tristesse. Malheureusement, nous ne retournâmes plus à terre car le navire était ancré au large, sans quoi quelques cadets auraient tout laissé en plan. Ils n'auraient d'ailleurs pas déserté, car nous n'avions pas signé devant le consul et nous n'avons toujours rien signé aujourd'hui (20 Septembre). C'est pour cette raison que quelques uns vont lever le pied à Sidney et regagner la mère-patrie. Faut-il leur donner tort ou raison? Je n'en sais rien. Le fait est que le capitaine Zellien, le docteur et tout le monde reconnaît que nous sommes mal logés.

L'Association Maritime Belge s'est fait voler dans le grands prix en acceptant un pareil engagement envers l'armement Rickmers, et c'est nous qui en subissons les tristes conséquences.

Les cours se font d'une façon très pénible et, presque tous les jours, ils sont interrompus au bout de cinq ou dix minutes lorsqu'on entend sur le pont: «Baf. Brassez! Serrez les bras au vent». Alors nous nous précipitons, laissant tout là, le professeur et les livres, pour aller à la manoeuvre. Ces manoeuvres durent ordinairement une demi-heure ou trois quarts d'heure, et quelque fois recommencent ensuite. Il suffit que le vent change, qu'il y a un grain... pour qu'on change la position des voiles. Or, il y a cinq mâts et nous sommes environ cinq de quart sur le pont - y compris les matelots -; cela prend du temps. Puis, quand nous avons fini



de brasser, nous retournons au cours les mains sales et, souvent, les vêtements trempés. Autant dire que dans ces conditions là, les études sont plutôt nulles.

... Nous n'avons même pas une armoire pour mettre nos habillements. Nous sommes sales comme des peignes toute la journée et, pour nous laver, nous n'avons comme ressource que la pluie. Quand il y a une averse, nous nous mettons tous à nu et nous allons nous laver sur le pont. Le commandement exige naturellement, pour la décence, que nous portions un caleçon. Quand il y a des grains et qu'il pleut une bonne fois, nous en profitons pour laver notre linge. Maintenant, je lave dans la perfection. En temps ordinaire, quand il ne pleut pas, nous avons un seau d'eau par semaine.»

Le journal, qui titrait déjà en gros caractères «Le scandale du Rickmers», se proposait de publier cinq autres lettres de cadets dans ses prochaines éditions lorsqu'arriva de Sidney -où le «R.C. Rickmers» relâcha, le 11 Octobre 1907, après quarante-six jours de mer - la nouvelle que trois d'entre eux, Connerade, Netels et Dubois avaient quitté la navire. Ils étaient, tous les trois, des anciens du «Comte de Smet de Naeyer», c'est-à-dire des marins un peu plus chevronnés que leurs collègues, et auteurs des différentes lettres publiées ou sur le point d'être publiées par la presse.

Le «scandale du Rickers» devint «l'affaire Rickmers».

## Déserteurs ou non?

La question de savoir si les «évadés» du «Rickmers» devaient être considérés comme déserteurs fut immédiatement au centre du débat. Pour le journal, «L'Etoile Belge», les cadets n'étaient pas des déserteurs; comme il n'y avait pas de consul allemand à San Pedro, les élèves n'avaient pas été enrôlés légalement. Cette opinion ne correspondait pas à celle des personnalités maritimes d'Anvers qui soutenaient que, lorsqu'il n'y a pas de consul dans un port, c'est le capitaine du navire qui remplace le consul de droit et que, par conséquent les enrôlements étaient légaux.



Les «évadés» du «Rickmers». De haut en bas: Connerade, Netels et Dubois.

L'Association Maritime fit savoir que comme les cadets en cause étaient boursiers, le gouvernement exigeait le remboursement immédiat du montant des bourses et menaçait les parents de poursuites s'ils refusaient de payer. Le ministre Hubert, qui avait l'enseignement nautique dans ses attributions, démentit aussitôt cette information. «Je n'ai pris aucune décision, déclara-t-il, je n'ai pas réclamé le montant des bourses. Je veux faire une enquête sérieuse et attend le rapport du commandant Zellien».

Ce rapport fut publié par «La Métropole» dans son édition du 14 novembre.

Avant d'aborder le fond du problème, le commandant Zellien soulignait les efforts qu'il faisait pour rendre agréable le séjour de ses cadets à Sidney. Il avait déjà autorisé quatre sor-

ties à terre, leur avait fait visiter la ville, l'Observatoire, une entreprise de traitement des laines et des peaux de moutons; il effectuait des démarches auprès des autorités pour un voyage à l'intérieur du pays avec, au programme, la visite d'une école agricole et d'une ferme modèle, etc. Il regrettait que le consul de Belgique à Sidney, appelé à se rendre à Adélaïde, n'ait pu lui consacrer que très peu de son temps.

Il entra, ensuite, dans le vif du sujet: «Je regrette de devoir vous faire savoir que la conduite de certains de nos cadets n'est pas ce que l'on est en droit d'attendre. Depuis notre départ, certains, dont le cadet Dubois, n'ont pas ménagé leur peine pour créer toutes les difficultés possibles au capitaine Bandelin, ainsi qu'à moi. Comme je l'ai écrit dans une lettre précédente, les cadets n'ont pas été inscrits au rôle d'équipage et par conséquent n'ont pas signé; leur engagement a été inscrit au journal de bord, suivant les instructions reçues par le capitaine du consul d'Allemagne à San Francisco, lesquelles sont conformes au «Seemans Ordnung», article 27.

Il n'y a pas le moindre doute sur la validité de cet engagement, quoique jusqu'ici il n'ai pas encore été légalisé sur le rôle, ce que malheureusement certains de nos cadets ne veulent pas comprendre. Comme je l'ai écrit précédemment, les installations ici ne sont pas celles du stationnaire et on ne pourra jamais donner la même commodité. Le cadet Dubois (qui ne veut plus devenir marin) prétend que la partie commerciale est négligée; un autre (Netels) qu'il ne reçoit pas suffisamment de cours, pas assez d'étude, pas assez de sorties et que sais-je encore. Hier, quatre cadets sont venus me remettre leur démission du navire-école, ce que, bien entendu, je n'ai pas voulu accepter.

Tous ces malentendus indisposent le capitaine du «Rickmers» envers certains cadets et ceci a pour résultat que l'équipage sera complété ici. Les cadets devront leur céder leur dortoir, qui était excellent, pour réintégrer l'endroit qui avait été désigné en premier lieu.

Je suis tout de l'avis du capitaine Bandelin de ne pas exposer la sécurité et la conduite du navire à la bonne ou à la mauvaise humeur de quelques



cadets. Nous nous sommes continuellement concertés pour trouver moyen de leur donner le plus possible de satisfaction; malheureusement, la plupart des cadets ne se doutent pas de la peine que nous nous sommes donnée pour eux. Ils ont perdu une bonne occasion de se faire valoir aux yeux du monde et redeviendront de nouveau un ornement à bord; tout cela du fait de la mauvaise volonté des cadets Dubois et Netels».

Ce rapport, contrastant étrangement avec les dires des cadets publiés dans la presse, relança la polémique. «La Métropole», «La Chronique», «L'Indépendance Belge» et tous les autres journaux qui avaient consacré des articles à l'affaire tirèrent à boulets rouges sur le malheureux commandant Zellien: «A qui fera-t-on croire que tous ces jeunes gens mentent, qu'ils inventent des histoires à dormir debout pour le plaisir-secret, puisque leurs lettres sont adressées à leurs parents-, d'ennuyer l'Association Maritime». «L'avenir de notre marine se joue peut-être en ce moment. Il faut mettre le fer rouge dans la plaie. Il faut que cessent de déplorables tâtonnements, des tentatives misérables qui prennent aux jeunes gens leurs temps, aux familles leur argent et qui, dans le pays, compromettent et découragent notre effort vers la mer..»

## Jugement à Sidney

**P**endant ce temps là, à Sidney, le cadet Dubois était le héros malgré lui d'une pièce à rebondissements, ainsi qu'en témoigne une série de lettres adressées à son père. Lettres que les journaux défendant la cause des cadets publièrent «con amore.»

11 octobre: «Jusqu'à présent, je suis le seul qui se soit déclaré démissionnaire. Voici pourquoi. Comme le capitaine fait des difficultés et que j'ai une lettre de recommandation pour les consuls, nous avons décidé qu'il serait plus facile d'obtenir l'autorisation nécessaire pour un et qu'ensuite les autres prendraient la même voie. Je me suis donc rendu chez les consuls.

Le vice-consul allemand prétend que je suis enrôlé, que je signe ou non.

Les vice-consuls français et belge prétendent que non. Le vice-consul français interviendra personnellement auprès du consul allemand.»

14 Octobre: «L'affaire est toujours en suspend. Je n'ai pas encore reçu de réponse du consul général belge à Melbourne. En conscience, je ne me sens pas enrôlé. Le docteur et l'aumônier sont de mon avis.

On m'oppose mon contrat de quarante-huit mois de navigation, qui d'ailleurs est immoral et peut-être rompu à chaque terme d'enrôlement... Ensuite, ils disent que ma présence à bord, mon travail depuis San Pedro impliquent la volonté de m'enrôler. Je ne pouvais quand même pas refuser de travailler et, à San Pedro, nous n'avons pas eu la possibilité de partir puisque nous sommes montés à bord le matin et avons levé l'ancre dans l'après-midi sans être redescendus à terre».

16 Octobre: «Reçu des nouvelles du consul de Melbourne. Il dit qu'à première vue, je ne suis évidemment pas enrôlé, mais me demande de lui envoyer un rapport détaillé sur les conditions dans lesquelles je me suis embarqué et les raisons qui m'ont fait partir.»

23 Octobre: «Tout va bien. Je ne suis pas enrôlé et ne suis donc pas déserteur. Je m'embarque tantôt sur l'«Ajax» qui va à Melbourne, Aden, Port-Saïd et Dunkerque où je débarquerai vers le 10 Décembre...»

24 Octobre: «Deux heures après avoir expédié ma dernière lettre, j'ai été arrêté. J'étais cependant en possession d'un papier du consul de Belgique certifiant que je ne devais pas être considéré comme déserteur. Malgré cela, je suis resté trois heures en prison et n'ai été remis en liberté sur parole qu'à la demande du capitaine du «Rickmers.»

Je me suis rendu chez le consul belge, qui a fait venir un avocat. Il a pris la défense de nos intérêts et, à l'audience de ce matin, les affaires allaient bien pour nous. Je n'ai parlé que de moi, mais il va de soi que ça se rapporte à tous. Demain, nous serons à quoi nous en tenir.»

26 Octobre: «L'affaire a tourné comme elle devait tourner; après une éloquente plaidoirie de notre avocat, nous avons été acquittés. La partie a

été chaude; les deux capitaines (Bandelin et Zellien) et le vice-consul allemand étaient contre nous ... Mais nous avions tous les avocats et les armateurs pour nous. Tout Sidney s'est occupé de l'affaire ... Le «Rickmers» part aujourd'hui sans nous.»

28 Octobre: «Nous reviendrons sur le «Somerset», un grand vapeur-passager de 12.000 tonnes. Nous aurons une cabine de deuxième classe, mais cela ne nous coûtera rien, car nous travaillerons à bord. Itinéraire: Melbourne et Londres par le Cap de Bonne Espérance. Nous comptons être à Londres vers le 22 décembre.

Le «R.C. Rickmers» est parti sans nous, n'ayant pu engager que six matelots... Une partie de l'équipage, nous dit-on, parle de désertir à San Francisco, où les matelots déclarent que la police les protégera....»

Le jugement du tribunal de Sidney avait tranché sur le point de savoir si les trois cadets récalcitrants devaient être tenus pour déserteurs - réponse: non - mais ne s'était pas prononcé, ce n'était pas son rôle, sur les conditions de vie à bord du «R.C. Rickmers». Cela n'empêcha pas certains journaux belges de réclamer une action du gouvernement à ce sujet.

«Va-t-on laisser se continuer le voyage des cadets à bord du «Rickmers»? Il faut que le gouvernement agisse. Le «Rickmers» est en route pour San-Francisco. Que le gouvernement envoie dans cette ville un commissaire spécial ou qu'il donne pouvoir à notre consul là-bas pour effectuer une enquête minutieuse et, s'il le croit nécessaire, pour faire revenir directement nos cadets. Le «Rickmers» ne sera pas à San-Francisco avant vingt-cinq jours. Le gouvernement a donc le temps nécessaire. Et nous comptons bien que le Parlement et l'opinion appuieront notre voeu.»

## Le calme après la tempête

**C**e voeu demeura sans écho. Brusquement, l'affaire «Rickmers» s'effondra comme un soufflé qu'on laisse retomber. Il n'y eut pas d'enquête gouvernementale. Plus aucune lettre de récriminations ne parut dans les journaux. Personne ne quitta le bord



lorsque le navire arriva à San Francisco le 25 Décembre. Pas plus qu'à Tacoma (2 février 1908) ou à Morta dans les Açores (19 mai) où l'on se ravitailla en vivres frais.

Il est amusant de constater que, lorsque le «R.C. Rickmers» arriva à Anvers le 6 juin, après un périple de dix mois, cette même presse qui l'avait décrit un peu plus tôt comme un bague flottant, souligna la mine superbe des cadets (dont pas un n'avait été malade au cours du voyage), reconnut que si leurs couchettes ne remplaçaient qu'approximativement «le moelleux oreiller de plumes de la maison familiale», elles n'étaient pas d'un total inconfort, et fit même écho aux commentaires du cadet Chade: «Cela a été dur, mais

nous n'avons jamais eu le cafard. Ce fut une expérience unique et extraordinaire» et du cadet Demey qui admettait qu'après avoir jugé les membres allemands de l'équipage durs et sans pitié, les cadets avaient fini par admirer leur courage, leur dévouement et leur camaraderie de gens de mer.

Un journal alla même jusqu'à écrire: «Le métier de marin est fait de privations. De l'apprentissage peuvent dépendre toute une carrière, tout un avenir. On peut se demander si les cadets qui ont supporté, sans rechigner; le voyage de dix mois que vient d'effectuer le «Rickmers» ne seront pas mieux armés pour la vie sur mer que nos cadets de demain.»

Alors le «scandale du Rickmers»? Une tempête dans une tasse de thé provoquée par la mauvaise humeur de trois mécontents et exploitée par une presse complaisante.

Le «R.C. Rickmers» connut une fin tragique. Saisi par les Anglais au début de la première guerre mondiale et rebaptisé «Neath», il fut coulé en 1917, au large de l'Irlande, par le sous-marin allemand «U.66», alors qu'il revenait de l'île Maurice avec une cargaison de 7.000 tonnes de sucre.

J.M. de Decker

## Maritieme Mediavereniging Noordzee gesticht

In het pittoreske kunst- en congressentrum «Oud Sint-Jan» te Brugge had onlangs de stichting plaats van de «Maritieme Mediavereniging Noordzee (MMN)». In de taal van Shakespeare kreeg de nieuwe vereniging als betiteling «North Sea Maritime Press Association».

De Engelstalige benaming van MMN licht ons duidelijk in waarover het gaat. Journalisten uit de kuststreek en het onmiddellijke achterland, gespecialiseerd in zee en scheepvaart, gaan zich verenigen om in de media meer nieuws te brengen over het havengebeuren in Zeebrugge, Oostende en Nieuwpoort. In deze optiek is MMN een aanvulling van ESPA, de European Shipping Press Association, die hoofdzakelijk op de Antwerpse havenactiviteiten is toegespitst.

Zoals haar statuten het stellen, wil MMN een band zijn tussen het lezerspubliek enerzijds, en de scheepvaartmaatschappijen, watergebonden bedrijven en havenbedrijven anderzijds. Haar belangstelling richt zich hoofdzakelijk op de activiteiten op de Noordzee en in de drie Belgische kusthavens.

Zowel beroepsjournalisten als freelance-medewerkers mogen bij de Mediavereniging Noordzee aansluiten. Het aantal leden blijft evenwel beperkt tot 2 vertegenwoordigers per medium. Zo telt de vereniging thans circa 40 leden. Ook ereleden mogen aansluiten. Dat kunnen ondermeer personen zijn die bijdragen tot de ontplooiing van het maritiem gebeuren in ons land en/of de vereniging steunen.

Als voorzitter van de raad van bestuur treedt Walter Baes van het Nieuwsblad op, terwijl Frank Neyts van het Brugsch Handelsblad als secretaris fungeert. Het administratief adres van MMN luidt:

Oostenhem, 14 te 8301 Knokke-Heist; tel. 050/51.25.73.

Noteren we nog dat MMN ook als persclub fungeert door het organiseren van voordrachten over maritieme onderwerpen en het bezoeken van schepen die onze kusthavens aanlopen. Haar activiteiten grijpen dan ook plaats te Zeebrugge, Oostende, Nieuwpoort en Brugge.

De oprichting van de Maritieme Mediavereniging Noordzee vult een leemte aan wat betreft de berichtgeving omtrent het havengebeuren in onze kusthavens. Aldus zal de nieuwe persbond ongetwijfeld bijdragen tot het promoten van deze havens en zo zijn steentje bijdragen tot het verspreiden van de maritieme gedachte in ons land. Daarom ook wensen wij MMN veel succes toe.

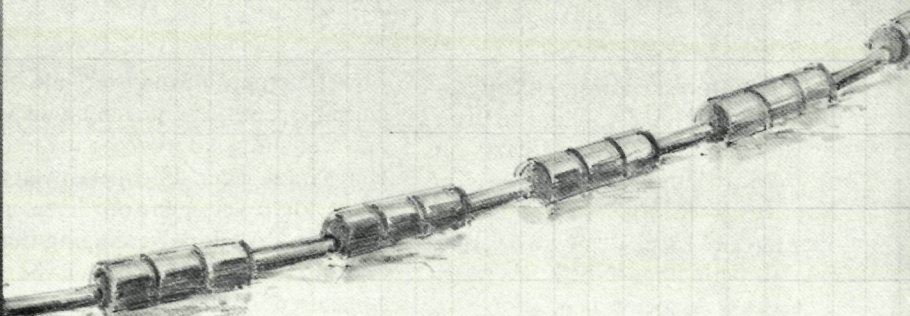
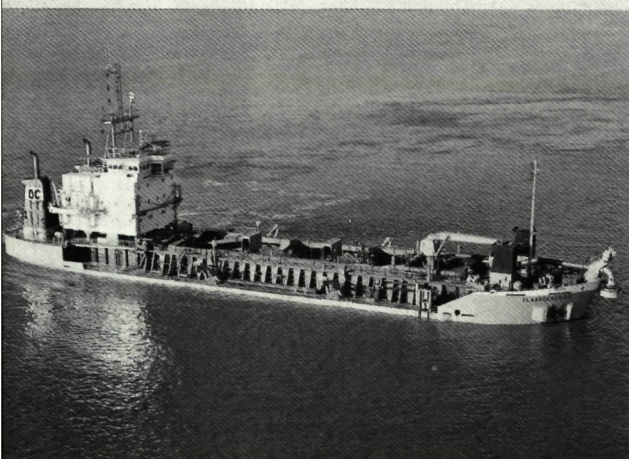
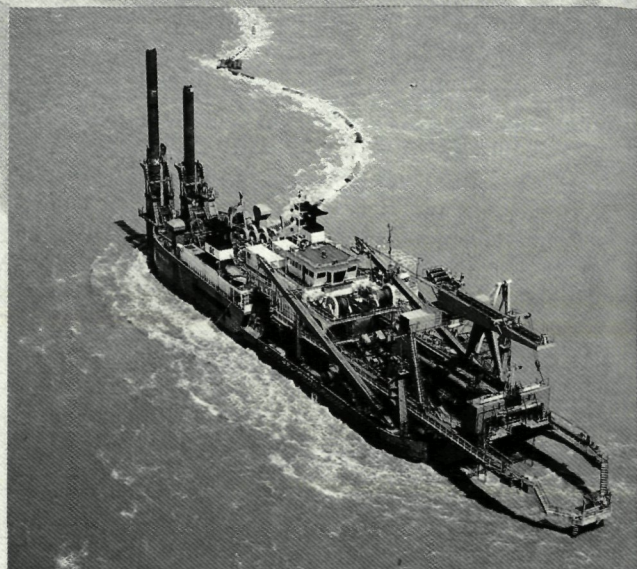
NEPTUNUS is in MMN vertegenwoordigd door Jan Dreesen en Henri Rogie.

H. Rogie



# VAN 1875 TOT NU...

## EEN TOTAAL NIEUWE KIJK OP WERELDWIJD BAGGEREN



DE WETENSCHAPPELIJKE AANPAK  
VAN HET BAGGEREN



**NV BAGGERWERKEN DECLOEDT EN ZOON**

Maatschappelijke Zetel: Bredensesteenweg 20-21 - 8400 Oostende - tel. + 32.59/32 17 89 - tlx 81397 - fax + 32.59/32 01 61

Exploitatie Zetel: Tijdokstraat 24 - 8380 Zeebrugge - tel. + 32.50/54 41 86 - tlx 81343 - fax + 32.50/54 72 36

Administratieve Zetel: Fr. Rooseveltlaan 11 - 1050 Brussel - tel. + 32.2/647 75 10 - tlx 24510 - fax + 32.2/647 44 94



Leo Van Ginderen - scheepsfotograaf.

# Niemand is Sant in eigen land...

Waar schepen te zien zijn is Leo Van Ginderen en zijn echtgenote Hanna Vandoninck nooit ver uit de buurt.

Voor hen is scheepsfotografie geen hobby, wel een passie. Samen trekken ze van haven naar haven op zoek naar dat schip dat zijn wereldbepaalde fotocollectie kan aanvullen.

Bij de Van Ginderen gaan schepen nu eenmaal voor het huishouden.

**G**eboren te Essen groeide Van Ginderen op vlakbij de Schelde. Aanvankelijk waren het niet de schepen maar wel bakstenen en mortelspecie die hem in het bloed zaten. Vader was metser en grootvader ook al. Toch voelde de kleine Leo zich al vlug tot schepen aangetrokken.

Als jonge knaap maakte hij er een gewoonte van stiekem te verdwijnen naar een plaats waar men hem steeds kon terugvinden, op de blauwe steen, waar hij gefascineerd de beweging op de Schelde gadesloeg.

Zeer vlug verzamelt Leo Van Ginderen scheepsafbeeldingen en foto's uit alle mogelijke kranten, tijdschriften



Hanna en Leo Van Ginderen, zwaar gewapend. Als het even kan, willen ze elk schip ter wereld op foto nemen.

en publikaties en plakt ze zorgvuldig in verzamelkaften.

Op zijn vijftiende verjaardag krijgt hij van zijn moeder zijn eerste kodakske en het jaar daarop een oud exemplaar van de wereldbekende «Jane's Fighting Ships».

Van toen af stond er geen rem meer op. Zijn betrachting is niet min: hij wil van elk schip ter wereld een foto bezitten en als het kan wil hij dat plaatje nog zelf schieten ook.

Sedert 1976 werkt Leo Van Ginderen mee aan het beroemde standaardwerk «Jane's Fighting ships». In de jongste uitgave prijken liefst 250 foto's van hem. De Amerikaanse tegenhanger van de «Jane's» weet de sijn-joor blijkbaar nog meer te waarderen, want in «Combat Fleets of the World» zijn momenteel 800 foto's van Leo opgenomen.

Voorts doen tal van gespecialiseerde tijdschriften een beroep op het zo goed als volledige en nagenoeg onuitputtelijke archief van de Antwerpenaar.

Regelmatig kunnen foto's van hem bewonderd worden in de Amerikaanse tijdschriften «Proceedings» en «Warship International», het Duitse «Marine Rundschau», het Engelse «Navy International», het Nederlandse «Maritiem Gezien» en het Belgische «Nautibel» maar ook ons tijdschrift «Neptunus» maakt al te graag gebruik van Leo's werk.

Dat Van Ginderen als scheepsfotograaf een benijdenswaardige reputatie geniet laat geen twijfel over.

In eigen land krijgt hij echter nog steeds niet de erkenning die hij verdient, ten onrechte.



Zijn prachtig professioneel, maar vaak ook artistiek fotomateriaal bereikt niet alleen maritieme middens maar ook het grote publiek. Zijn bijdrage tot het verspreiden van de Maritieme gedachte in ons land is daarom ook van onschatbare waarde.

Om meer mensen samen te brengen en geïnteresseerden kennis te laten maken met zijn enorme verzameling van toch zo'n dik miljoen foto's, is sinds eind '92 de vzw «Vlaamse Maritieme Ruilvereniging» opgericht. Afgekort FAME (Flamisch Association for Maritime Exchange).

Er is een maandelijkse ruilbeurs die wordt gehouden in het Noorderterras aan het Antwerpse Maritiem Park op de eerste zaterdag van elke maand.

Wie meer wilt weten over de «Van Ginderen Collection» kan ook steeds bellen op 03/231.45.13.

W. Bosteels



Voor de Zeemacht een vage herinnering, voor Van Ginderen actueel - Frederickshaven 01 februari 1994 - De «Nieuwpoort» een stervend schip.



CD met muziek van de Zeemacht - 700,- BEF + 50,- BEF portkosten.  
CD avec musique de la Force Navale - 700,- BEF + 50,- BEF frais d'envoi.

«A prelude to applause»  
Muziekkapel van de Zeemacht.  
La musique de la Force Navale.

CD: 700,- BEF + 50,- BEF portkosten - frais d'envoi  
Cassette: 450,- BEF + 50,- BEF portkosten - frais d'envoi



# Rendez-vous avec la Hanse et les Cap-Horniers

## Campagne d'entraînement du 09 mai au 05 juin 94

**L**undi 09 mai 1100 du matin, nous larguons les amarres et appareillons de Zeebrugge notre port d'attache. Le temps est beau, le vent de Noroît est faible.

L'équipage est constitué de volontaires de tout rang venant de divers Corps de la Force Navale. Bien qu'hétéroclite et gauche au début, cet équipage, après quelques heures de matelotage et de manoeuvres à la voile semble s'amariner et comprendre les manoeuvres courantes. Tout est nouveau pour eux, l'environnement, la routine de bord, la vie communautaire ... en effet marcher droit sur le pont en slalomant entre les haubans et les écoutes ne s'apprend pas en quelques jours.

Nous avons cette fois-ci une équipière; Martine, qui venant de la Force Aérienne il y a quelques années a demandé à connaître vraiment ce qu'était la Force Navale. Et, comme toutes les dames que nous avons déjà eues à bord, s'intègre parfaitement et est toujours la première à la tâche (merci pour les crêpes vieruurtjes).

Une fois n'est pas coutume, les dieux sont avec nous, bien que notre voilier ait besoin de pas mal de vent, il est agréable de ne pas partir avec une forte brise. En effet le nouvel équipage a ainsi le temps de s'amariner au contraire du mauvais temps, ou bien souvent ils sont très malades et dégoûtés à jamais de cette vie rude et exigeante.

Nous tirons des bords en mer du Nord aidés du moteur pour monter à 30° du vent, sans cela nous serions toujours sur le «Vlaamse Bank», car il est bien rare d'avoir le vent favorable.

Le lendemain matin nous apercevons sur l'horizon la haute silhouette du «Lange Jaap», phare bien connu du nord de la Hollande. Le vent de Noroît passe au Nordet en même temps que nous infléchissons notre

route vers l'est en direction du «Deutsche Bucht» endroit particulier de la mer du Nord où il ne fait pas bon être dans les coups de vent du secteur nord.

Celui-ci reste modéré mais toujours dans le «pif». Le 11 matin avec le courant de flot nous embouquons l'estuaire de l'Elbe.

Le 12 matin nous écluons et naviguons sur le «Kiel kanal». J'ai toujours trouvé très agréable de naviguer auprès de la verdure; dans la lumière du matin, parmi les chants d'oiseaux qui font la fête, paradoxalement nous sommes entourés de champs de kolza à fleurs jaunes à perte de vue.

C'est jour de fête en Allemagne comme chez nous, les gens profitent du long WE de l'Ascension pour se promener et renouer avec le début des beaux jours. Tout au long du chemin de halage, nous rencontrons des petits groupes (ce doit être une tradition) tirant une petite charrette à quatre roues ... remplie de bacs de bière!

A 15h nous arrivons à l'écluse d'Holtenau, la fin du canal et nous entrons dans la très belle baie de Kiel, là aussi tout le monde de la voile profite du beau temps et ce ne sont que triangles blancs ou rouge foncé qui tapissent l'arrière-plan du Kielerfjord. Nous hissons les voiles en prenant 1 ris dans la grand voile car sans doute à cause de la chaleur l'effet de brise de terre se fait sentir avec des rafales de 30 noeuds et plus. C'est le premier vrai vent pour l'équipage. Sitôt la toile établie (à  $\pm 10^\circ$  du vent) nous abattons, le Zénobe gîte brusquement sur babord et prend de la vitesse - les jeunes marins sont surpris et me regardent étonnés semblant me poser mille questions ... pas de problèmes les enfants tout est normal.

Nous sommes le plus grand voilier dans la baie aujourd'hui et nous pouvons nous frayer un chemin facilement. Le vent est à l'est, nous devons

tendre vers l'est ! et nous tirons un bord jusqu'à dans les eaux Danoises.

A vingt heures je reprends le quart de mon second Louis Sevrin, nous parons la terre largement, l'île devrait défiler à 1 nautique sur babord. Nous positionnons le navire sur carte environ tous les quarts d'heures. Mon sixième sens (ce don de voyance chez les marins) me dicte de mettre une position sur la carte plus tôt que prévu malgré une estime dûment tracée.

Nous nous sommes décalés sur babord et faisons une route fond dangereuse. Nous devons virer de bord immédiatement pour éviter la proximité des hauts-fonds. Nous avons rencontré un courant de SE d'environ 2 noeuds. Il n'y a presque pas d'effet de marée en mer baltique mais le vent ayant soufflé de l'est pendant une semaine, a levé un fort courant dans le détroit séparant la pointe de Lolland et l'île de Fehmarn au nord de l'Allemagne. La nuit le vent force à 7 beaufort et nous devons amener





l'artimon car la gîte est trop forte et nous embarquons trop d'eau par les dalots. Nous rencontrons un courant contraire de 3 noeuds, si bien que la grosse balise Fehmarn Belt semble rester sur place. Nous sommes à cet endroit du détroit comme à Piccadilly Circus tant le ballet des ferries est ininterrompu. Ces navires rapides, stables, dotés de radars performants, croisent les autres navires avec des CPA très petits (close point of approach pour les non initiés) ayant comme conséquence « Captain on the bridge all the night long ». Vers quatre heures du « mat » nous avons suffisamment pris de gain vers l'est pour abattre au large route SSW vers l'estuaire de la Trave pour arriver à la ville hanséatique de Lübeck. Cette mer très courte, donc fatigante, nous la prenions sur l'arrière du travers et nous pûmes reprendre les quarts normaux, la grand voile arisée et trinquette bômée équilibrant parfaitement le navire à cette allure. Le matin nous arrivons dans cette très belle ville qu'est Lübeck.

La vieille ville aux cinq églises et sept tours, perle de la Hanse, étale tous ses charmes historiques et architecturaux dans un écrin de verdure et de fleurs. Elle fut en partie détruite pendant la dernière guerre, et en 1949 ses habitants décidèrent de la reconstruire si bien que leurs efforts furent un exemple mondial de la protection des monuments et en 1987 elle fut déclarée patrimoine culturel mondial par l'UNESCO.

Si vous passez par là n'hésitez surtout pas à aller flâner le long des cours d'eau et des ruelles où les glycines coulent en cascade sur des façades aux tons pastels. L'occasion nous fut aussi donnée de faire une excursion dans l'ancienne Allemagne de l'Est. Autrefois, il n'y a pas si longtemps, Lübeck constituait un pôle d'attraction pour les navires de l'OTAN. En effet la visite du « border » ou « zone-grenze » ou encore rideau de fer était une curiosité très appréciée. Nous partîmes donc vers Wiesmar, port situé à plus ou moins 60 kms au nord est de Lübeck. Bien que l'Allemagne de l'ouest s'active à la réfection des routes, là où jadis ils ont arrêté leurs travaux le spectacle est épouvantable, triste; chemins défoncés, villes déprimantes qui tentent de se relever timi-

dement. Tout cela montre encore la faillite d'un système dépassé mais qui s'est aggravé au passage du nouveau système. Là où l'Etat entretenait plus ou moins bien les bâtiments, rues et monuments maintenant faute de budget sont à l'abandon. Des marins russes en escale erraient un peu partout, certains sont rentrés dans le café où nous étions installés, ont demandé au patron combien coûtait une tasse de café puis sont sortis sans rien consommer ... Nous avons vu peu de « Trabie » (Trabant - prononcé par les Allemands) pétaradantes et fumantes, mais bien des voitures d'occasion européennes devant des maisons au crépis gris à moitié tombé devant des trottoirs envahis par les mauvaises herbes ...

L'illusion de posséder un objet de luxe leur donne sans doute du baume au coeur. Ce que nous avons aussi



appris c'est que seulement 10% de l'ancienne armée de la DDR a été réengagée dans l'actuelle armée allemande, pour les autres: « arbeitslos » (chômage).

Le lendemain matin nous reprenions notre vie normale, quelques uns avec la tête embrumée nous appareillâmes pour redescendre la « Trave » en direction de la Pologne.

A peine sorti de l'estuaire un épais brouillard nous entoure, je plaçais mes vigies à l'étrave avec des consignes strictes. L'équipage se comportait très bien, il était très motivé et intéressé. Pas besoin de courir derrière les matelots pour qu'ils travaillent, ils s'occupaient sans arrêt dans la bonne humeur et au fur et à mesure que les jours passaient, le navire ainsi équipé, devint un véritable bijou. Plus tard le vent se leva de l'est nord est et nous dûmes tirer des bords pour arriver aux atterrages de Gdynia.



J'appelais le pilotage en leur souhaitant le bonjour en polonais (djendobre) j'entendis aussi la voix de mon ami et collègue le Commandant Dyrz, du Trois-Mâts ISKRA: il m'attendait et me donna des tas de conseils pour mon arrivée le lendemain dans le port. Nous fûmes extrêmement bien accueillis par la marine polonaise, c'était la première fois qu'un navire école étranger la visitait. Nous fûmes pris en charge tout le long du WE, nous visitâmes des frégates, et même un sous-marin ex soviétique KILLO âgé de huit ans. Quel paradoxe quant à la situation il y a quelques années où nous étions ennemis, maintenant nous visitons leurs bâtiments et nous leur posons mille questions. Nous visitâmes aussi leur académie navale, très bien équipée en simulateur de navigation et planétarium, où plus ou moins quatre cent cadets étudient chaque année. Nous avons aussi visité la vieille ville de Gdansk (anciennement Danzig sous l'occupation allemande) aux façades peintes. L'arrière pays nous est apparu assez triste car tout y est gris de béton, de murs lézardés, de routes mal entretenues ... Mais à côté de cela nous avons rencontré des gens très gentils et surtout extrêmement fiers de nous faire découvrir leur pays. Le lundi matin, un peu fatigués de toutes ces visites et réceptions nous reprenions la mer en compagnie de l'ISKRA. Nous nous mîmes en formation «one» (l'un derrière l'autre) et sitôt sortis du port nous hissâmes nos voiles pour un «steampass» plein d'émotions. (Il s'agit de dépasser le navire hôte dans ce cas, de l'éloigner à  $\pm 15$  mètres de distance et le saluer au sifflet de manoeuvre.)

Le passage vers l'ouest se passa sans encombre où je remarquai la correction des pêcheurs et autres navires marchands: peu de blabla intempestif au VHF et beaucoup de respect des règles de route, ce qui n'est pas toujours le cas dans nos eaux.

Dès le retour dans la baie de Kiel nous organisâmes un «saucisse BBQ» (appelé aussi dans la marine BAR-BEX pour «barbecue exercice» ce qui permet de nous connaître un peu mieux. A cette occasion nous bûmes quelques bières car d'habitude nous ne consommons jamais d'alcool en

mer à bord du Zénobe Gramme, exception faite de vin quand Eric nous prépare des spaghetti pour exalter les origines italiennes du Commandant.

Le 29 mai nous arrivons à Cuxhaven petit port situé sur la rive gauche de l'estuaire de l'Elbe en compagnie d'illustres voiliers tels que les Quatre-Mâts Kruzenstern et Sedov, les deux plus grands encore en activité dans le monde. Cette escale était inscrite au profit du congrès annuel des Cap-Horniers (appelés aussi Albatros, Malamok, Grand-Mât selon la fonction qu'ils occupaient à bord en ces temps-là) faisant la route entre l'Europe et le Chili. Seize nations y étaient représentées et nous eûmes l'occasion d'inviter quelques uns de ces vieux marins à bord, entre autres le «Grand-Mât» de Dunkerque le Commandant Jean Perdraut ayant toujours bon pied bon oeil, malgré son âge avancé: ne dit-on pas que la mer conserve?



Le Commandant Ghijs, dernier Capitaine du Mercator et Secrétaire du groupe franco-belge (les derniers Cap-Horniers français et belges ont dû se réunir pour pouvoir former le minimum d'une section) était aussi présent à ce cocktail. Beaucoup d'entre-eux déjà très âgés comptaient bien répondre à l'invitation du Chili, pour l'année prochaine, où une mini croisière au Horn sera prévue. Tiens au fait saviez-vous que certains Commandants de l'époque gardaient pour eux seuls la charge de la navigation, par conséquent celle du positionnement sans en informer leurs Officiers par peur d'être critiqués dans leurs décisions et choix de route.

Seul le Commandant avait le droit de donner l'ordre au timonier de piquer midi à la cloche (quatre fois deux coups) après avoir tiré la méridienne (le midi en temps local). Le soleil étant plein sud ou plein nord selon l'hémisphère navigué). De là on repartait sur une nouvelle base de temps, les ampoulettes (sabliers) que les timoniers retournaient toutes les demi-heures en piquant les heures.

Un vieux Commandant assis à ma table au dîner me confia que la vitesse moyenne d'un voyage de cinq à six mois était de 8,5 noeuds avec des pointes à 17 noeuds et des périodes de dur combat au Cap Horn qui pouvaient durer deux semaines. Curieuse et dure vie que ces marins avaient puisque une fois arrivés à IQUIQUE (CHILI) ils ne pouvaient mettre pied à terre afin que les consuls locaux ne puissent avoir de problèmes avec les différents équipages. Les seules joies qu'ils avaient étaient de pouvoir plonger et nager autour du navire. En mer ils confectionnaient des objets fait de cartilage de requin, ou d'ossements d'albatros qu'ils revendaient pour arrondir leur maigre solde, ou qu'ils laissaient chez une «poulie coupée» de passage. (nom donné aux dames de petite vertu par les marins en ce temps-là.) Si vous passez à Saint Malo n'oubliez pas d'aller visiter leur musée et siège de leur fondation situé à la tour Solidor de l'autre côté de la ville.

Notre voyage de retour fut assez mouvementé car une fois au large de Texel nous reçûmes un fort coup de vent du sud-sud ouest qui nous obligea à nous abriter chez nos amis Hollandais de Den Helder. Le 4 juin à l'aube je profitais de la courte accalmie entre deux dépressions pour appareiller en direction de Zeebrugge. Le dimanche 5 dans la nuit nous filions 9 noeuds au large par vent du nord ouest de force 7 à 8 (vous ne me croirez pas mais le vent était enfin dans la bonne direction) et c'est à six heures du matin que nous nous amarriâmes dans notre base navale le long du M920 IRIS.

**Lieutenant de Vaisseau A. Vittone  
Commandant A958**



# WOORDEN UIT DE ZEEMANSKIST

## VERSCHANSINGEN EN RELINGEN

De meeste opvarenden realiseren zich niet hoe belangrijk de RELING aan boord van een schip wel is. Hoe onveilig een vaartuig zonder relingen is ervaart men aan boord van sommige moderne motorjachten waar de veiligheid wordt geofferd aan het uitzicht. De enige houvast aan dek van deze vaartuigen is een HANDLEIDER die in de opbouw van het vaartuig geïntegreerd is. Een verplaatsing op dek van een dergelijk vaartuig is bij enige zeegang levensgevaarlijk.

**D**e RELING, ook HEKWERK, OPEN VERSCHANSING, die de hoger gelegen dekken van een schip omgeeft wordt langs de randen van het dek aangebracht met het oog op de veiligheid van de opvarenden. Voor de oorsprong ervan moeten we terug gaan naar de oorspronkelijke scheepsconstructie in hout.

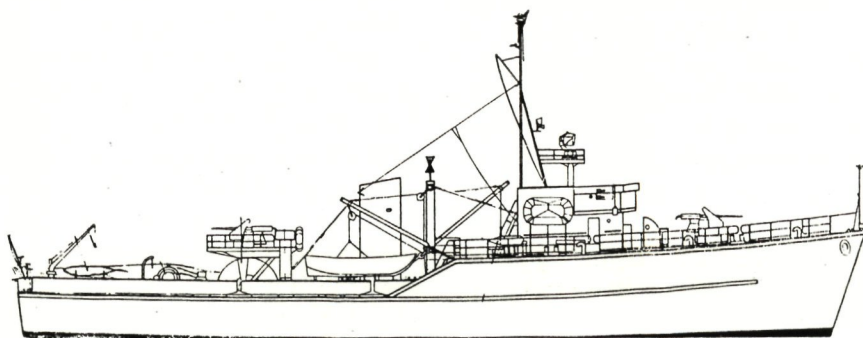
Bij de bouw van een houten schip werden de SPANTEN op hun bovenkant verlengd met een STUT die doorheen een, in het POTDEKSEL gekapt, gat op de spant werd gebout. Deze stutten werden, op hun bovenkant, onderling verbonden met een zwaar plat houtstuk, de REGELING of RELING. De ruimte tussen de stutten werd naar beneden toe opgevuld met planken. Hierdoor ontstond er een soort borstwering die VERSCHANSING of VERTUINING werd genoemd. Bij de Marine spraken ook wel van KLAAGMUREN. De onderste plank van de verschansing werd iets smaller genomen waardoor een kleine opening ontstond tussen het dek en die plank waarlangs het binnenboord komende buiswater kon afvloeien.

Oorspronkelijk opgericht ter beveiliging van de opvarenden werd het ook nog gebruikt om er zich achter te verschansen of verdekt op te stellen in gevechtssomstandigheden.

Bij verschillende soorten schepen werd de verschansing vaak onderbroken door GESCHUTSPOORTEN, ROEIPOORTEN, VALREPEN. In de verschansing zat ook dikwijls een aantal SCHILDPADBLOKKEN verwerkt om het lopend want van de ONDERRA'S naar binnen te voeren.

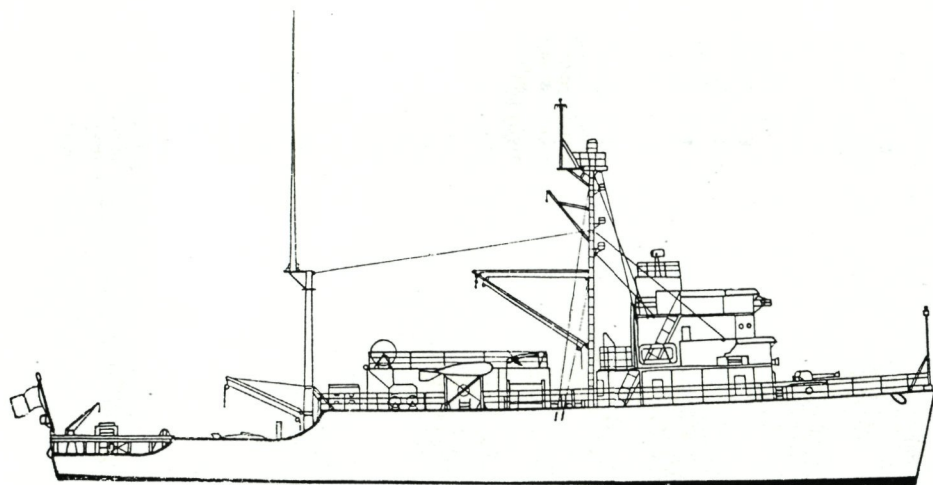
Toen men overging naar stalen schepen verdwenen de verschansingen geleidelijk aan om plaats te maken voor de RELING ofte HEKWERK. Ze bleven echter behouden op sommige koopvaardijschepen en vooral kleinere vaartuigen zoals sleepboten, kustvaarders, vissersvaartuigen en dergelijke. Op dit soort, laag op het water liggende, vaartuigen bleven zij van groot belang daar zij als het ware een verhoging van de VRIJBOORD uitmaakten en dat gedeelte van het dek bij slecht weer betreedbaar hielden.

Op stalen schepen is de verschansing een GANG (lees plaat) van ca. 1 m



Een kustmijnenveger met reling op het voordek en verschansing op het achterdek.





Een Oceaanmijnenveger met reling op het voordek en verschansing, waarvan een gedeelte open, op het achterdek.

hoogte die bij het bovendek aan de BERGHOUTSGANG is verbonden. Aan de bovenrand versterkt door een profielijzer, dat ook RELING wordt genoemd, en op regelmatige afstanden aan dek gesteund door de VERSCHANSINGSSTEUNEN.

In de verschansing zijn LENS- of WATERLOOSPOORTEN (ook wel eens SPUIGATEN genoemd) en soms VERHAALKLUIZEN aangebracht. Lenspoorten en spuigaten worden aan de buitenkant veelal voorzien van een rubberen SCHULP. Het doel hiervan is het aflopende water zoveel mogelijk van de scheepszij weg te houden. Vuile strepen en roestplekken op de scheepszij zijn nu eenmaal een bron van ergernis voor veel kommandanten en schippers.

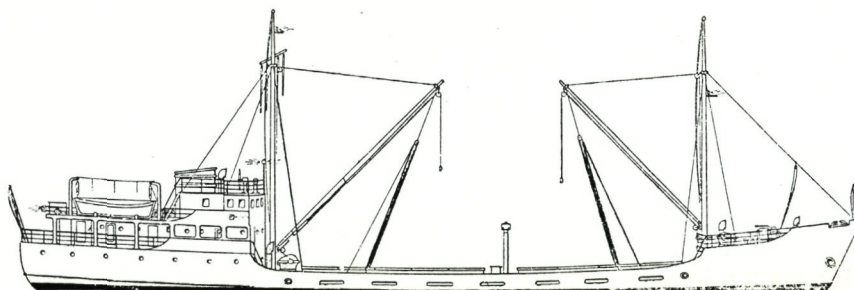
Aan de binnenkant en bovenop zijn OGEN en KIKKERS gelast ter bevestiging van GEIEN en BORGEN van laadgerei.

RELING of HEKWERK bestaat uit SCEPTERS waarbij door knoop- of balvormige verdikkingen (ook wel DRUIF genoemd) horizontale rondijzeren staven worden gestoken, meestal 3 of 4 boven elkaar op passagiersdekken en 2 of 3 op overige dekken. Soms wordt de scepter op zijn bovenkant voorzien van een gelast stukje platijzer, waarop een doorlopende teakhouten RELINGDEKSTUK wordt bevestigd.

Op kleinere vaartuigen en jachten worden de rondijzeren staven veelal vervangen door staalkabel die op maat wordt gesplitst en met SPAN-SCHROEVEN dichtgezet.

Op ijzeren dekken worden de scepters op dek gelast, op houten dekken worden ze meestal in het houten dek gevezd. De gevezd scepters hebben als nadeel dat ze, bij een iets te hoge druk, gemakkelijk uit het dek worden geduwd of getrokken.

Aan boord van oorlogsschepen worden de relingen op voor- en achterdek neerklapbaar gemaakt, dit om het schootsveld van de stukken te vergroten.



Een kustvaarder met reling op voor- en achterdek en verschansing in de midscheeps.

Ondanks het feit dat de relingen er zijn voor de veiligheid van de opvarenden mogen ze bij slecht weer niet benaderd worden. In de Royal Navy stond er een straf op het benaderen van de reling bij stormweer.

Er bestaat een algemeen voorschrift dat ter meerdere bescherming van de opvarenden, ingeval van slecht weer, LOOPLIJNEN, HANDLEIDERS en andere doelmatige middelen moeten worden aangebracht.

Bij aankomend stormweer worden over de open dekken, in langsrichting, LOOPLIJNEN- of LOOPSTAGEN gespannen en op de meest gevaarlijke plaatsen moet men om de stagen LIJFSEIZINGS nemen. Diegenen, die ter plaatse moeten zijn, moeten dan de lijfseizing onnemen.

Op kleine schepen moet men op daarvoor in aanmerking komende posten een man met zwemvest en lijfseizing plaatsen. Voorts behoort men alle opvarenden duidelijk in kennis te stellen, over welke dekken passage verboden is.

Aan boord van jachten geldt de regel dat bij het werken aan dek een VEILIGHEIDSGORDEL of een LIJFSEIZING moet worden gedragen die men vastklipt op een vast punt binnenboord.

Te veel mensen verdwijnen op zee omdat ze zich bij slecht weer te dicht bij de reling ophouden. Een onverhoedse beweging van het schip is er veelal de oorzaak van dat de persoon het evenwicht verliest en over boord kantelt.

**Opmermeester (b.d.) J.B. Dreesen**



# IN MEMORIAM - COMMANDANT MAURICE ALBERT LAROSE - EREFREGATKAPITEIN

Op 11 juni 1994 overleed te Oostende Maurice Larose. Een overlijden dat onopgemerkt is voorbijgegaan. Ten onrechte, Commandant Larose was immers geen alledaagse figuur. Moge deze korte bijdrage dan ook gezien worden als een late hommage aan deze raschte zeeman.



In het midden Luitenant RNR M. Larose (Belg) en Sub-luitenant RNR J.A. Mann (Brits). V.l.n.r. L. de Schutter, J.-P. Van Dyck, J. Pesch, M. Steens, M. Vervynck. Op de tweede rij E. Poskin, R. Grandjean, Creten, Sarlet, J. Cornez, P. van Schoonbeek, A. Blasin, D. Geluyckens.

**M**aurice Larose werd op 19 april 1906 te Schaarbeek geboren. Na een opleiding op het schoolschip «L'Avenir» werd hij in juli 1922 aangemonsterd op de «Mercier» met bestemming Noord-Amerika. Toen de oorlog van 1940 uitbrak, voer hij als luitenant op de staatspakketboot «Prince Charles». Met de toen verwarde toestand stapte hij over naar de Britse Navy. In maart 1943 kreeg hij daar het bevel over het Korvet «K226 Godetia». Dit vaartuig dat tot de Belgische Sectie van de Royal Navy behoorde, voer met een bijna volledige belgische bemanning. Het had als taak de koopvaardij schepen te beschermen die in konvooi de Atlantische Oceaan overstaken en een geliefd doelwit vormden voor de Duitse U-boten.

Van Luitenant Larose werd gezegd dat hij koel van aard was, maar uiterst bedreven, veeleisend voor zijn staf en bemanning. Maar ontzag zichzelf ook niet. Al was zijn status van geheelonthouder een groot bezwaar voor zijn omgeving, toch zou het hem op korte tijd lukken om van de Godetia een geducht oorlogsschip te maken.

Op 06 juni 1944 (D-Day) nam Larose als gezagvoerder van de «Godetia» deel aan de landing van Normandië.

Hij was verantwoordelijk voor de veiligheid van 19 Libertyschepen en evenveel landingsvaartuigen geladen met de klaptanks. Tot begin december van hetzelfde jaar zou hij nog ruim 30 maal schepen over het kanaal begeleiden. Op 16 december 1944 werd de «Godetia» opnieuw aan de Royal Navy overgedragen en Commandant Larose werd Liaison Officier in Devonport.

In de loop van 1945 werd hem gevraagd om naar België terug te keren om de Directeur-Generaal van het Zeewezen bij te staan bij de oprichting van een Navaal Bureau, dat later de Zeemacht zou worden. Na een paar dagen vroeg hij hiervan ontlast te worden omdat hij zich niet kon verzoenen met het kantoorwerk.

Gedurende een viertal maanden was hij de Ordonance Officier van de Prins Regent. Hij vertrok daarna naar de vroegere kolonie, Congo, waar hij werd aangesteld als hoofd van de haven Usumbura. Na negen jaar buitenlandse dienst keerde hij naar de pakketbotendienst in Oostende terug, waar hij eerst als Commandant op de «Artevelde» en nadien op

de «Roi Leopold III» zou varen dit tot bij zijn opruststelling.

Commandant Larose hield er niet aan om in de belangstelling te komen. Nochtans was Dhr. R. Humbeek van de Oostende Lines er in december van verleden jaar in geslaagd om Commandant Larose te interviewen. Hij typeerde hem als volgt in zijn blad: «Gedurende haar lange bestaan heeft de Oostende-Doverlijn een aantal legendarische Commandanten in dienst gehad. Niet van de minste was Maurice Albert Larose. Nu reeds 87 jaar maar nog steeds scherp van geest en met een te benijden fysiek. Degeenen die met hem nog gevaren hebben herinneren zich hem als sober en streng - ook voor zichzelf - maar eerlijk man. Gezag en tucht waren voor hem vanzelfsprekend. Hij kon ze af dwingen zonder stemverheffing».

Commandant Larose, Met hart en ziel was U de kordate bevelvoerende zeeman. Uw stille afvaart, laat de sporen na van een recht schapen man. In alle eenvoud herdenken wij U.

Met dank aan Raymond Borrey.



# IN MEMORIAM

## COMMANDANT MAURICE ALBERT LAROSE

### CAPITAINE DE FREGATE HONORAIRE

**Maurice Larose est décédé le 11 juin 1994 à Oostende. Un décès qui est passé inaperçu. A tort, car le Commandant Larose était un personnage hors du commun. Puisse ce texte être considéré comme un hommage tardif à ce vrai marin.**

**M**aurice Larose naquit le 19 avril 1906 à Schaerbeek. Après une formation, à bord du navire-école «L'Avenir» il s'enrôla à bord du «Mercier» avec destination l'Amérique du Nord. En 1940, au moment de la déclaration de la guerre, il navigait comme lieutenant sur la paquebot d'état «Prince Charles». Pendant cette période troublée il passa à la British Navy. En mars 1943 il reçut le commandement de la corvette «K226 Godetia». Ce navire qui appartenait à la Section Belge de la Royal Navy, navigait avec un équipage presque entièrement belge. Sa mission consistait dans la protection des navires marchands qui traversaient l'Océan Atlantique en convoi, navires qui étaient une cible recherchée par les sous-marins allemands.

Du Lieutenant Larose on disait qu'il était de nature réservée, mais très habile, exigeant pour son staff et son équipage. Mais il se ménageait pas lui-même. Le fait qu'il ne buvait jamais d'alcool ne facilitant pas sa tâche, il parvenait néanmoins en très peu de temps de faire du «Godetia» un navire de guerre redoutable.

Le 06 juin 1944 (D-Day) Larose a participé comme commandant du «Godetia» au débarquement en Normandie. Il était responsable de la sécurité de 19 navires Liberty et autant de navires débarquement chargés de chars de combat. Jusqu'en décembre de cette même année il assurera plus de 30 fois le convoi de navires durant la traversée de la Manche. Le 16 décembre 1944 le «Godetia» retourne à la Royal Navy et le Commandant Larose devenait Officier de liaison à Devonport.

Au cours de l'année 1945 on lui demanda de rentrer en Belgique pour assister le Directeur-Général de la Marine lors de la constitution du Bureau Naval, qui deviendra par la suite la Force Navale. Au bout de quelques jours, ne pouvant pas s'habituer au travail de bureau, il a demandé d'être déchargé de cette mission.

Il a été pendant quatre mois Officier d'Ordonance du Prince Régent. Puis il partit pour l'ancienne colonie, le Congo, où il était nommé au poste de Directeur du port d'Usumbura. Après neuf années de service à l'étranger il revint au service des mûles d'Oostende. D'abord comme

Commandant sur le «Artevelde», puis sur le «Leopold III» jusqu'à sa retraite.

Le Commandant Larose n'aimait pas être le centre d'intérêt. Mr R. Humbeeck des «Oostende Lines» est cependant parvenu d'interviewer Commandant Larose en décembre de l'année passée. Il le caractérisait comme suit dans son journal: «Pendant sa longue existence la ligne Oostende-Dover a connu un bon nombre de commandants légendaires. Maurice Albert Larose n'était pas un des moindres. Agé de 87 ans, il a encore l'esprit vif, et un physique enviable. Ceux qui ont navigué avec lui se souviendront qu'il était un homme sobre, exigeant pour lui-même, mais honnête. Autorité et discipline étaient pour lui l'évidence même. Il les obtenait sans élever la voix».

Commandant Larose,  
Dans votre coeur et votre âme vous étiez un commandant énergique et un marin courageux. Votre départ en silence laisse des traces d'un homme honnête. En tout simplicité nous pensons à vous.

Remerciements à Raymond Borrey.



# COLUMBUS EN FILATELIE

## COLUMBUS' DERDE REIS

**N**a zijn aankomst op Castiliaanse bodem in juni 1496 reisde de Admiraal naar Burgos, waar hij door hunne Katholiek Majesteiten goed werd ontvangen. Columbus mocht dan in het oog lopend eenvoudig zijn in zijn levenswijze, maar hij kende wel degelijk, de waarde van reclame om indruk te maken op de Spanjaarden. Hij gaf het idee van een Nieuwe Wereld nog lang niet op. En daarom voerde hij eens te meer het nummertje van de exotische stoet op.

Als geschenk gaf hij aan hunne Majesteiten allerlei producten uit Indië. Daaronder bevonden zich vogels, beesten, bomen en planten, werktuigen en andere zaken die door de Indianen voor werk en vertier werden gebruikt. Er waren ook veel korrels onbewerkt goud, sommige zeer klein en andere zo groot als een boon, en enkele met het formaat van een duivei.

Hieraan werd toen meer waarde gehecht dan later, toen klompen goud werden gevonden met een gewicht van ongeveer 30 pond.

### Grote Diensten aan de koningen bewezen.

**M**aar in de hoop op al de mooiere dingen die nog moesten komen, aanvaardden de Vorsten deze geschenken en dankten zij de Admiraal voor de grote diensten die hij hun had bewezen.

Nadat hij verslag had uitgebracht over alles wat hij had verricht voor

de verbetering en de kolonisatie van Indië, wenste de Admiraal zo snel mogelijk terug te keren, uit vrees dat er tijdens zijn afwezigheid een ramp of een ongeluk zou plaatsvinden. Hij had de kolonisten namelijk achtergelaten met kleine hoeveelheden van veel onontbeerlijke zaken.



### Parels en goud

Hojeda was er met behulp van een kaart van Columbus in geslaagd een eigen trip naar de Golf van Paria te maken. Hij kwam in Spanje toe vooraleer Columbus zijn tweede reis had beëindigd, en hij had een aanzienlijke hoeveelheid parels bij zich, die hij gevonden had in de buurt van Margarita. Columbus beweerde dat die parels van hem waren.

Op deze reis van Hojeda was er ook een zekere Amerigo Vespucci aan boord, een Florentijn die in Sevilla woonde. De prachtige verhalen die Vespucci schreef over zijn reizen maakten hem zo beroemd dat zijn naam uiteindelijk op de wereldkaart werd aangebracht. Het nieuw ontdekte continent zou Amerika gaan heten.

Het duurde niet lang of iedere ondernemende «conquistadore» zou een reis naar Amerika kunnen organiseren, zonder medeweten of toestemming van Columbus.

### Weinig eindeloze dankbaarheid.

**D**e Katholieke Vorsten toonden weinig «eindeloze dankbaarheid». Ze waren ontgoocheld over Columbus' resultaten. Hij werd dan ook maandenlang aan het lijntje gehouden, eerst in Cadiz en later in Sevilla.

Hoe sterk hij ook aandrong, er verlieten tien tot twaalf maanden voordat er twee schepen voor hem werden uitgerust en met proviand voor de kolonisten werden geladen. Ze kwamen onder bevel te staan van kapitein Pedro Fernández Coronel.

In februari 1497 voeren deze schepen uit, terwijl de Admiraal achterbleef en om de rest van de vloot smeekte, die voor zijn terugkeer naar Indië noodzakelijk was.

Hij werd tegengewerkt door het hoofd van de koninklijke dienst voor Indië die ook de aanvoerder was van de samenzweerders die bewerkstelligden dat de Admiraal bij de vorsten in ongenade viel.

Eindelijk bevestigden Isabella en Ferdinand opnieuw de titels en rechten van Columbus en gelastten hem om 300 kolonisten aan te werven voor Hispaniola op kosten van de kroon.



Hij werd ook gemachtigd dertig vrouwen aan te nemen, zij ontvingen geen betaling of toelage voor hun levensonderhoud, maar moesten hun passage verdienen door ervoor te werken, en dienden bij hun aankomst op Hispaniola te trouwen. Voorts verleenden de Souvereinen gratie aan alle veroordeelden in de gevangenis, behalve de veroordeelden wegens hoogverraad en ketterij, indien zij met de admiraal meegingen naar de indiën en daar een of twee jaar wilden blijven. Hispaniola was reeds zo in diskrediet, dat men dit de enige weg vond om nog gegadigden voor emigratie naar

richting. De wind ging liggen en de hitte werd zo ondraaglijk dat hij bang werd dat schip en bemanning zou verbranden. Iedereen bleek plotseling verzwakt en niemand durfde naar de vaten of voorraden in het ruim te gaan. Deze hittegolf duurde acht dagen. Dan kwam er oostenwind, slappe tuien spanden zich, de zeilen bolden uit en de schepen kliefden door de golven, het werd kouder, en de zeelui, die al duistere verwachtingen hadden gehad, want niemand had nog ooit zo'n lange windstille periode meegemaakt, begonnen weer te praten over het vele goud dat ze zouden vinden.



De vloot maakt zich klaar.

Het Land Van Belofte te vinden. Columbus stuurde deze misdadigers rechtstreeks naar Hispaniola, een daad die hij later zou betreuren.

## De Derde Reis.

Op woensdag 30 mei werd vanuit de stad Sanlúcar de derde reis van Columbus naar Amerika aangevangen. Hij zeilde van Madeira naar de Canarische Eilanden, van waar hij met één schip en twee kartelen verder voer. De overige schepen zond hij rechtstreeks naar het eiland Hispaniola. Zelf voer hij naar het zuiden met de bedoeling om in westelijke richting de evenaar te volgen tot een punt loodrecht ten zuiden van Hispaniola. Nadat hij was aangekomen bij de Kaapverdische Eilanden zeilde hij 480 mijl in zuidwestelijke



Is dit de juiste koers?

Hij besloot langs de breedtegraad van Sierra Leona door te varen naar het westen en zijn koers niet te veranderen tot hij het punt bereikt had waar hij land verwachtte. Daar zou hij zijn schip repareren en, indien mogelijk, verse voorraden en water innemen, omdat die schaars waren geworden. Negen dagen lang blies de passaat met onverminderde kracht in de zeilen.

## De ontdekking van het paradijs.

Zijn zeemansgeluk liet hem niet in de steek en na zeventien dagen, kwam er op dinsdag 31 juli midden op de dag land in 't zicht. Hij verliet de noordelijke koers en stevende er

op af. Kaap La Galea, zoals hij ze noemde, de zuidoostelijke punt van Trinidad, werd bereikt. Uit het oosten verscheen er een grote kano met 24 mannen, die allen jong waren en goed bewapend met pijl en boog en houten schilden. Ze schreeuwden de bemanning toe, maar niemand verstond hen. Daarop probeerde de Admiraal een kleine voorstelling te geven: Hij gaf opdracht dat tamboers en pijpers een stukje ten gehore zouden brengen, dat men met tamboeren zou rinkelen en dat een aantal scheepsjongens een dans zouden uitvoeren. De Indianen zagen in dit alles een duidelijke voorbereiding voor een gevecht en ze begonnen pijlen op de bemanning te schieten die echter geen van alle doel troffen. Columbus liet enkele kruisbogen afschieten en ze dropen af, en zochten beschutting onder de boeg van een ander schip waar ze prompt werden gepraaid door de stuurman, die hen enkele geschenken gaf. Hij kwam met hen overeen dat hij op het strand met hen zouden spreken. Ze verdwenen en niemand zag hen ooit terug.

## Zo vlug mogelijk verder.

Tot dusver had hij nog niet met de bewoners van dit land gesproken. Daarom zeilde hij westwaarts langs de kust. Hoe verder hij kwam, hoe zoeter het zeewater werd. In de monding van een rivier ging hij voor anker. Veel mensen kwamen kennis maken en vertelden hem dat de naam van dit land «Paria» was en dat het in het westen dichter bevolkt was. Hij nam vier mensen aan boord, zeilde westwaarts en ging de volgende morgen voor anker. Hij werd door enkele Indianen uitgenodigd aan land te gaan. Velen van hen droegen stukken goud om hun hals, sommigen hadden parels om hun armen. Columbus probeerde uit te vinden waar ze deze parels hadden gevonden. Dit bleek in het noorden van het land te zijn. Gebrek aan tijd vanwege het feit dat de graan-, wijn- en vleesvoorraden bestemd voor de mensen op His-



paniola begonnen te bederven, noodzaakten hem zo vlug mogelijk verder te varen.



Indianen als loods

Het viel hem op dat iedere keer wanneer hij van Spanje naar Indië zeilde op een afstand van ongeveer 100 leguas ten westen van de Azoren de hemels, de sterren de temperatuur van de lucht en van het zeewater abrupt veranderden.

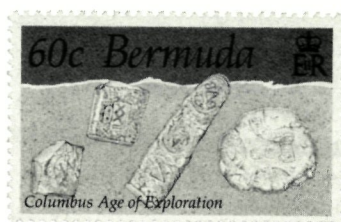
## De kompasnaald draait een kwartslag.

Hij heeft deze waarnemingen zorgvuldig geverifieerd en opgemerkt dat bij het passeren van deze lijn van noord naar zuid de kompasnaald, die aanvankelijk naar het noordoosten had gewezen, een kwartslag draaide, naar het noordwesten. De toename van de hoogte veroorzaakt de veranderingen van de cirkel die wordt beschreven door de poolster en de twee sterren van de Grote Beer. Hoe dichter hij bij de evenaar kwam, hoe hoger ze stegen en hoe groter de wijziging van deze sterren en hun baan werd.

Columbus schrijft aan hunne majesteiten: «Moge het de heer behagen om de personen te vergeven die kwaad hebben gesproken en nog steeds spreken over deze edele onderneming en die weerstand hebben geboden en nog steeds weerstand bieden aan de voortgang ervan, zonder dat

ze beseffen welke eer en glorie zij over de gehele wereld schenkt aan uw koninklijke status. Zij weten niet welke argumenten ze ertegen moeten inbrengen, behalve dat er veel geld aan wordt uitgegeven en dat er tot dusver nog geen schepen vol goud zijn teruggekeerd. Hoewel er nog geen grote ladingen zijn aangekomen, zijn er toch genoeg monsters goud en andere kostbaarheden teruggezonden om te bewijzen dat er binnenkort veel profijt vanuit deze landen zal toestromen. De poort naar goud en parels staat open» vervolgde de admiraal «en we mogen grote hoeveelheden edelstenen, kruiden en talloze andere dingen verwachten. Ik bid dat er zich geen nieuwe rampspoed over me uitstort en dat ik de gelegenheid krijg een volgende reis te ondernemen die de handelspoort zal openen van het rijke Arabië tot in Mekka.»

De Admiraal eindigt zijn brief met een wel erg duidelijke hint voor de vorsten: «Onze heer God beschikt nog steeds over de macht en de wijsheid, net als in de allereerste dagen, en Hij bestraft uiteindelijk elk onrecht, maar vooral ondankbaarheid».



Echt Indiaans goud.

De Admiraal zeilde langs de kust van Paria, maar werd vandaar geleidelijk door de windstilte en de overheersende stroming in een noordwestelijke richting gedreven. Daardoor verliet hij op woensdag 15 augustus de Cabo de las Conchas en het eiland Margarita en ging naar het westen. Het was eigenlijk jammer dat hij hier niet lang genoeg bleef om de rijkdom aan parels te ontdekken, die het eiland in

grote hoeveelheden bezat. De ontdekking van de Parelkust zou zijn prestige in Spanje aanzienlijk hebben verbeterd en de toestand op Hispaniola zou toch niet veel slechter zijn geweest moest hij daar een maand later zijn aangekomen.

## Santo Domingo.

Hij zeilde langs zes eilanden die hij Las Guardias noemde, en nog drie andere, die meer noordelijk lagen en die hij Los Testigos noemde. Hoewel hij veel land ontdekte ten westen van de kust van Paria, meldde de Admiraal dat hij daarvan niet zo gedetailleerd verslag kon doen als hij wel gewild had, omdat zijn ogen waren gaan bloeden ten gevolge van de vele slapeloze nachten. Op een vrijwel constante koers voer hij door naar het noordwesten totdat hij op maandag 20 augustus tussen La Beata en Hispaniola de ankers liet zakken. Om niet zonder proviand te raken, stuurde hij een oostelijke koers naar Santo Domingo, waarvan hij op 30 augustus de baai binnenvoer.

Het enige goede nieuws dat Columbus ontvangen had was het bericht dat men het gehate en ongezonde Isabella verlaten had en een nieuwe stad Santo Domingo had gesticht; Bartholomeus had op efficiënte wijze de verhuizing doen plaatsvinden. Het was weliswaar nog wel een stad van palmbladeren en gevlochten muren, maar ze was zeer gunstig gelegen aan de mond van een grote rivier en uiterst geschikt voor een veilige haven. Herdoopt in Ciudad Trujillo is het nu de hoofdstad van de Dominicaanse Republiek.



Een nieuwe stad wordt gebouwd.



De Admiraal hoopte rust en vrede te vinden onder zijn eigen volk na deze vermoeiende reis. Hij trof echter juist het tegenovergestelde aan. In alle huizen op het eiland heerste namelijk een toestand van grote onrust en rebellie; een aantal kolonisten die hij had achtergelaten, was dood en meer dan 160 mensen leden aan syfilis. Vele andere waren met Roldán in opstand gekomen en de schepen die hij met voorraden vanaf de Canarische Eilanden had gestuurd, kon hij niet vinden. In het begin van deze periode bleven de kolonisten in afwachting van zijn spoedige terugkeer met verse voorraden, tamelijk vredig. Maar toen aan het eind van het jaar de voorraden uit Castilië schaars werden en hun ziekten en ontberingen toenamen, werden ze deze situatie beu en zagen in de toekomst geen verbetering. De klachten van de ontevreden werden niet geuit totdat er een leider verscheen. Dit leiderschap kwam aan Francisco Roldán, door de Admiraal zelf aangesteld tot alcalde mayor.

Toen zijn afwezigheid namelijk steeds langer duurde en er geen verse voorraden aankwamen, vatte Roldán het plan op om zichzelf meester te maken van het eiland en daarna de broers van de Admiraal te doden, want van hun kant zou het grootste verzet komen. Hij wachtte op een kans om dit plan uit te voeren.

## De opslagplaatsen geplunderd.

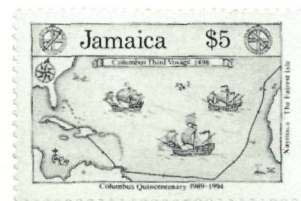
**A**angezien opstanden niet plotse-ling en zonder aanleiding hun kop opsteken, zocht Roldán een geschikte aanleiding voor zijn rebellie. Nadat hij 65 mannen had verzameld, vertrok Roldán naar Isabella waar hij de opslagplaatsen opende en zijn volgelingen alles wegnamen wat ze aan wapens kleding en voedsel konden dragen. Don Diego Colón, die in de stad aanwezig was, kon hen niet tegenhouden. Uit angst voor de versterkingen die door de adelantado waren gezonden en die juist aankwamen,

verlieten Roldán en zijn muiters Isabella, waarna ze zich aan het vee vergrepen dat in de omgeving graasde. Ze doodden genoeg beesten om zich te voeden en namen ze ook mee als lastdieren voor hun tocht naar de provincie Jaragua. Hier besloten ze te blijven, want dit was het meest vruchtbare deel van het eiland en de bevolking was hier volgzamer dan in de andere streken. Bovendien waren de vrouwen hier mooier en gediensiger dan elders, wat voor hen de belangrijkste reden was.

Noch de adelantado, noch Don Diego kon rust brengen onder degenen die nog bij hen waren. Uit angst om alleen te komen staan, aarzelden de broers dan ook de schuldigen te straffen. Hierdoor werden de mannen zo ongehoorzaam dat het vrijwel onmogelijk was om hen rustig te houden en de broers moesten zich de beledigingen van de rebellen laten welgevalen.

Tegelijkertijd vreesden de mannen van Roldán voor bestraffing. Om nieuws te horen en een aantal dingen te verkrijgen waaraan ze behoefte hadden, trokken Roldáns mannen naar Santa Domingo, waar de schepen waren aangekomen. Ook hoop-

ten ze daar nieuwe aanhangers te re-cruteren voor hun beweging.



De route van de derde reis.

## Een jaar lang onderhandelen.

**N**a bijna een jaar lang onderhandeld te hebben, waarbij Roldán steeds zwaardere eisen stelden, herstelde Columbus de rebel in zijn functie van opperrechter, verklaarde hij publiekelijk dat alle klachten tegen hem ongegrond waren gebleken, en beloofde hij een vrije overtocht naar Spanje; met slaven, goud, aan alle rebellen die wensten te vertrekken; landerijen in Jaragua aan alle rebellen die wensten te blijven.





Nadat de problemen met Roldán waren geregeld en de Admiraal een kapitein had benoemd die met een aantal mannen op het eiland moest patrouilleren om de Indianen te pacificeren en hen schatting te laten betalen. Ook hadden ze tot taak om tijdig te waarschuwen voor iedere latente onrust of ordeverstoring onder de Christenen of onder de indianen, zodat deze onderdrukt konden worden en de zaken onmiddellijk konden worden rechtgezet.

Er werden zoveel goudvelden ontdekt dat iedereen de koninklijke dienst verliet en voor zichzelf begon. Ijverig zochten ze naar goud, waarvan een derde deel moest worden afgestaan aan de kroon. De Indianen waren zeer volgzzaam en bevreesd voor de Admiraal. Ze deden zo hard hun best om hem gunstig te stemmen dat ze vrijwillig christen werden en wanneer een Indianenhoofdman voor hem moest verschijnen, trok hij kleren aan.

Gedurende de ongeregelde heden stuurden vele rebellen vanuit Hispaniola brieven met valse inlichtingen en ook aan anderen, die naar Castilië waren teruggekeerd, brachten de vorsten en hun Raad leugenachtige berichten dat de Admiraal en zijn broers wrede en incompetente bestuurders waren. Deze mensen beweerden dat tenzij de Koninklijke Hoogheden ingrepen, Indië volledig zou worden geruïneerd en als het land niet zou worden vernietigd door zijn eigenzinnig bestuur, de Admiraal zelf in opstand zou komen en een verdrag zou sluiten met een vreemde vorst, die hem steun zou geven in de veronderstelling dat al dit land van hem was omdat hij het had ontdekt door zijn eigen kunde en inzet. Zij beweerden dat de Admiraal met het oog daarop de rijkdommen van het land verborgen hield en de Indianen ervan weerhield om voor de christenen te werken en zich tot ons geloof te bekeren. Door dit soort laster steeds maar te herhalen, verontrustten ze de Katholieke Vorsten in hoge mate.

## De Spanjaarden klagen.

**Z**e belasterden de Admiraal en klaagden dat de Spanjaarden al jarenlang geen loon hadden ontvangen. Zo ontstond er veel roddel en lasterpraat aan het hof.

Als gevolg van hun klachten besloot Zijne majesteit een rechter naar Hispaniola te zenden om al deze klachten te onderzoeken. Wanneer hij de Admiraal schuldig achtte aan de aanklachten, moest hij hem naar Castilië terugsturen en zelf achterblijven als gouverneur. Deze onderzoeksrechter was Francisco de Bobadilla. Op 21 mei 1499 werd hij in Madrid benoemd met volledige bevoegdheid en blanco volmachten, die de koninklijke zegels en handtekeningen droegen. Hij moest ze aan iedereen in Hispaniola tonen die daarvoor volgens hem in aanmerking kwam en diegenen waren verplicht tot alle hulp en medewerking.

Eind augustus kwam Bobadilla met deze documenten aan in Santo Domingo. Hij zag daar twee Spanjaarden aan de galg hangen, terwijl er nog veel meer in de gevangenis op hun executie zaten te wachten. Bobadilla eiste de vrijlating van de gevangenen maar Don Diego weigerde dit. Hij werd er door niemand van aanzien ontvangen en vestigde zich prompt in het paleis van de Admiraal die afwezig was. Hij begunstigde en bemoeide alle voormalige rebellen die hij tegenkwam. Hij riep zichzelf uit tot gouverneur. Om het volk voor zich te winnen hoefde de bevolking twintig jaar geen schatting te betalen. Hij sommeerde de Admiraal om onmiddellijk voor hem te verschijnen.

Bobadilla behandelde de Admiraal nogal tactloos door hem minder respect te betuigen dan Roldán, aan wie hij een persoonlijke brief schreef. Algemeen werd de Admiraal echter verafschuld; de kolonisten werden niet uitbetaald, en zijn enige oplossing om de wanordelijkheden te keren was gewapende onderdrukking. Bobadilla duldde geen tegenspraak en was ongevoelig.

In zijn streven om gouverneur te blijven, arresteerde Bobadilla zonder

verder uitstel of onderzoek in het begin van oktober, de Admiraal en zijn broer Diego. Hij liet hen aan boord brengen; waar ze in ketens werden geslagen en streng werden bewaakt. Later begon hij met een schijnproces tegen hen, waarbij hij als getuigen de vijanden van de Admiraal opriep, die tegen hem hadden gerebelleerd. Deze getuigen waren zo kwaadwillend en grof in hun verklaringen dat iemand wel blind moet zijn om niet te zien dat hun verklaringen werden ingegeven door hartstocht en niet door de waarheid. Daarom weigerden de Katholieke Vorsten later deze beschuldigingen te aanvaarden.

## Columbus geketend.

**T**egen de tijd dat de Admiraal zou vertrekken, gaf Bobadilla, uit vrees dat deze naar het land zou zwemmen, aan Andrés Martín, de kapitein van het schip, bevel om de Admiraal geketend over te dragen aan bisschop Don Juan de Fonseca, op wiens gunsten en raadgevingen hij onwrikbaar vertrouwde. Toen ze later op zee waren, zag de kapitein Bobadilla's kwaadaardigheid in en wilde hij de Admiraal van zijn ketenen bevrijden. Deze stemde daar echter niet mee in. De Katholieke Vortsen hadden hem immers in hun brief opgedragen om alles te doen wat Bobadilla in hun naam beval en hij was in hun opdracht geketend. Hij was zelfs vast besloten om deze ketenen als relieken te bewaren, om te herinneren op welke wijze zijn talrijke diensten waren beloond en dat deed hij dan ook.



In ketenen terug...



Zodra de vorsten hoorden van de aankomst van de Admiraal en van zijn hechtenis, verzonden zij op 17 december 1500, het bevel dat hij moest worden vrijgelaten en zich naar Granada moest begeven. Enkele dagen voor Kerstmis 1500 maakten de drie broeders Columbus hun opwachting bij de koning en de koningin. Columbus' zonen Diego en Ferdinand waren daar ook. Als hovelingen waren zij diep vernederd hun sterk verouderde en ziekelijke vader terug te zien in een Franciscaans boetkleed, terwijl aan zijn polsen en enkels nog duidelijk de sporen van de ketenen te zien waren.

### Don Nicolàs de Ovando naar de Nieuwe Wereld.

**H**unne Hoogheden zeiden hem dat zijn gevangenneming niet

hun wens of opdracht was geweest. Integendeel, ze waren daarover zeer verbolgen en ze zouden er op toezien dat de verantwoordelijken zouden worden gestraft en dat deze misstap zou worden rechtgezet.

Intussen maakten Bastidas, Peralonso Niño, Hejeda en anderen voor eigen rekening reizen langs de kusten van de «andere wereld». Columbus eiste volledig herstel van zijn rechten, bezittingen titels en bevoegdheden.

Er zou geen gouverneur naar Hispaniola worden gestuurd die de Admiraal of zijn broers onheus had behandeld; Bobadilla moest hem alles vergoeden wat hij had afgenomen; de Admiraal zou alles krijgen waarop hij volgens de voorwaarden van de overeenkomst recht had; het hof zou een onderzoek instellen naar de rebellen en hun misdaden zouden worden bestraft naar gelang de zwaarte van hun schuld.

Don Nicolás de Ovando, een verstan-

dig man met een goed inzicht, werd daarop uitgezonden. Ovando zeilde af met een recordvloot van 31 schepen en 2.500 manschappen.



Het wapenschild van Columbus.

**Opperreester (b.d.) A. Jacobs**

## *Nieuw!*

**Witte badjas met blauw geborduurd logo «Belgian Navy»  
(maten: small - medium - large - X-large)**

**Prijs: 1.250,- BEF + 50,- BEF portkosten**



# ENSEIGNE MOI LA MER!

**S**i d'aventure un jour vos pas vous portent vers le port d'Ostende, ne manquez pas d'aller flâner autour des bassins aménagés du côté «est» de l'estacade.

Là, à l'ombre de «Lange Nelle», le phare pour les initiés, vous découvrirez, amarré au quai du Vuurtorendok, un besogneux bateau à moteur d'une quarantaine de mètres de long, baptisé PASTER PIJPE en hommage au dévouement de cet aumônier des pêcheurs de l'entre-deux guerres.

Construit en 1949 aux Chantiers Navals Boël de Tamise pour le compte de l'Etat belge, ce Motor Vessel de 295 tx. oeuvra pendant plus de 35 ans comme navire hydrographique et de recherche en Mer du Nord.

Depuis son décommissionnement en 1985, il arbore fièrement les couleurs du CORPS ROYAL DES CADETS DE MARINE, le C.R.C.M., auquel il sert désormais de navire-école et d'entraînement.

Le C.R.C.M. fut créé en 1922 sous les auspices du Corps des Torpilleurs et Marins (notre Marine Militaire!) et de la Ligue Maritime Belge - (L.M.B.) par Mr. Constant Van der Meer, un de ses très dynamiques administrateurs.

Dénommée à l'époque «Ecole des Cadets», cette institution avait pour but et ambition de préparer valablement les jeunes gens à une carrière maritime. Parallèlement à leurs études était intégrée une formation morale, technique et physique spécifique, alliée aux principes de discipline, devoir, respect et fidélité à la couronne et au pavillon national.

Cet enseignement était alors dispensé à Bruxelles, Bruges, Anvers et

Ostende, à bord de vedettes rapides (les LMBZ 1, 2, 3 et 4) ou du croiseur-école d'ENTRECASTEAU de la Marine.

D'emblée, les commandants de marine Couteau, Delstange et Van Strijdonck e.a., appuyèrent les efforts de cette Ecole car ils y voyaient non seulement une source de recrutement des futurs effectifs de nos marines marchande et militaire, mais aussi une opportunité d'ouverture aux choses de la mer pour un pays qui vivait encore trop replié sur lui-même.

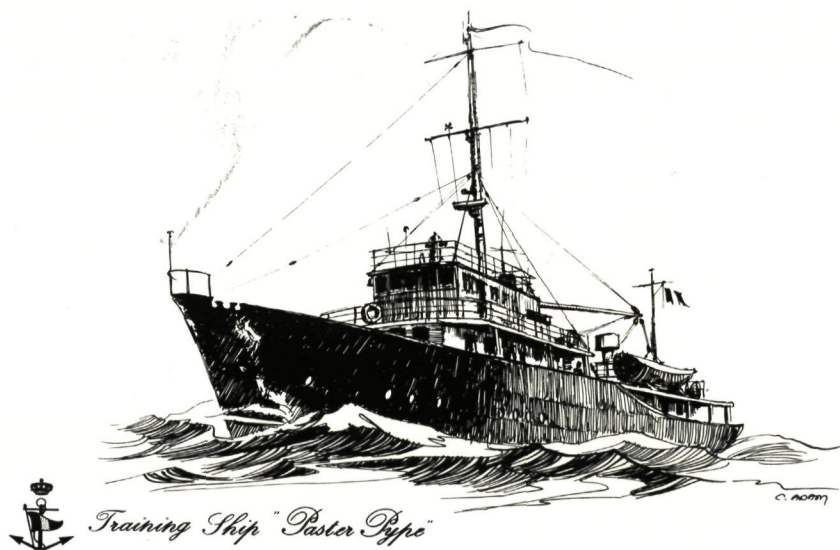
Lorsque pour des raisons financières, le Parlement vota en 1927 la suppression du Corps des Torpilleurs et Marins (et donc de la Marine de Guerre!), l'Ecole des Cadets décida, malgré le découragement moral engendré par cette aberration politique, de continuer son action, soute-

nue en cela par l'Administration de la Marine et les Ecoles de Navigation d'Anvers et d'Ostende.

Le commandant Couteau, directeur de l'enseignement maritime, organisa de nombreuses sessions d'instruction et permit à ces cadets de naviguer régulièrement sur les ex-torpilleurs WESTDIEP et WIELINGEN ou à bord du bateau-pilote à voile STROOMBANK.

De plus, en 1930, la section de Bruxelles se vit confier un imposant bateau à vapeur de plus de 45 mètres de long, baptisé à juste titre GRAND REMORQUEUR, pour l'entraînement pratique de ses apprentis-marins.

Si cette Ecole resta un corps «armé» jusqu'en 1937, le 5 juin de cette année-là, cette entité fut transformée en une a.s.b.l. dénommée CORPS



Le PASTER PIJPE, un outil didactique et performant.



DES CADETS de la LIGUE MARITIME, dont le commandant Goor, vainqueur des combats sur le lac Tanganyika et Secrétaire général de la Marine fut nommé Président.

Les Ecoles de Navigation d'Anvers (Capitaine Hubert) et d'Ostende (Capitaine Daels) furent elles, chargées d'assurer la gestion des sections de leurs villes respectives.

En 1938 fut créé à Liège, la première section wallonne sous l'impulsion de l'ex-officier et grand invalide de 1914-18 A. Naegelmackers, qui en assumait la gestion avec brio pendant plus de 30 ans.

Après la capitulation belge de mai 1940, seules les sections de Bruxelles et de Liège continuèrent leurs activités; de nombreux autres cadets, Ostendais pour la plupart, ayant suivi le lieutenant V. Billet en Angleterre pour s'engager dans la Section Belge de la Royal Navy que ce dernier venait de créer.

En 1943-44, toute la section de Liège, placée sous le commandement de Kelcom, prit le maquis et rejoignit bientôt elle aussi l'Angleterre, pour s'engager dans la marine britannique aux côtés de membres de la section de Bruxelles.

La reprise des activités en 1946 fut fort laborieuse; mais grâce à l'intervention et le soutien de responsables de la Marine de l'Etat, l'amarinage des cadets put reprendre à bord du Motor Fishing Vessel HINDERS et dès 1949, les sections bruxelloise et liégeoise, encadrées par d'ex-officiers belges de la Royal Navy naviguèrent à bord de vedettes à moteur de la Kriegsmarine qu'elles venaient d'acquérir.

En 1958, le commandant A. Hubert, capitaine d'armement de la Compagnie Maritime Belge, la C.M.B., fut nommé Président du Corps des Cadets de Marine et en 1962 le Commodore L.J.J. Robijns lui succéda. Ce dernier mit alors tout en oeuvre pour que la Force Navale lui prêle ses vedettes fluviales RUPEL et OURTHE.

En 1969 la section anversoise fut réactivée sous l'impulsion conjuguée de la ZM-FN et des futurs capitaine C.C.M. Voet et Van Dun.

Peu après, grâce aux efforts du Capitaine de Frégate J.Cl. Liénart, nouveau Président du C.C.M., la Force Navale accepta officiellement de parrainer ce Corps.

La section du Hainaut fut ensuite fondée à La Louvière en 1973, en 1977 la section de Bruxelles acquit la vedette B.24 ATLANTE, une ancienne vedette des Douanes françaises de Cherbourg.

En 1978 Mr. J. Van der Veken et J. Voet fondèrent la section malinoise,

tandis que sous l'impulsion du CPF Liénart, du 1LV Van Aelst et du 1EV De Poorter, la section d'Ostende renaît en 1980 et se voit confier la superbe base d'entraînement Pt. 147 ORKA sise en bordure du Vuurtorendok ainsi qu'une unité de la marine nationale pour promouvoir sa mission sur le plan national.

C'est surtout au cours des années '80 que le C.C.M. enregistra de grands développements et acquit véritablement une vitesse de croisière élevée.



Une attention soutenue lors d'exercices d'«Abandon ship».

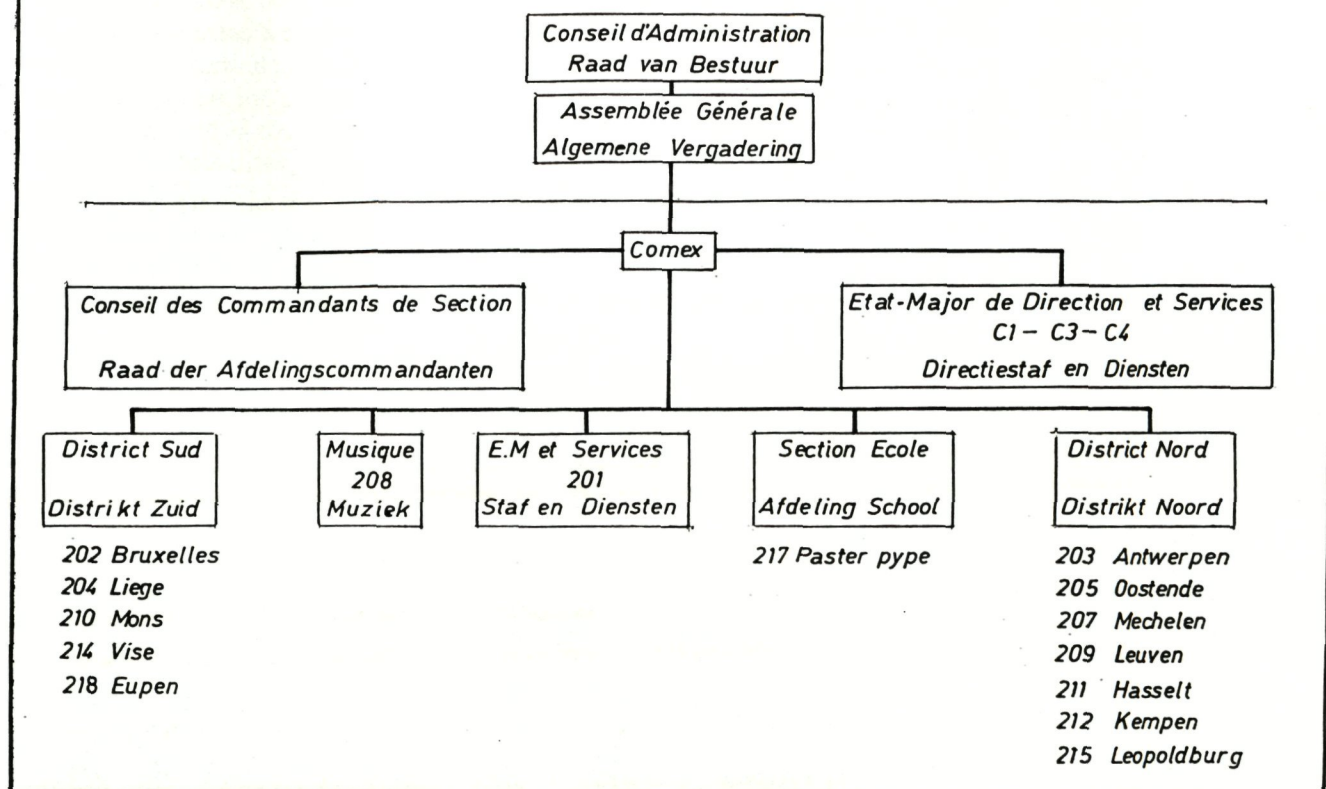


... ou debout à la barre, pour assurer le «quart». (Reportage: Fr. Philips).



— CORPS ROYAL DES CADETS DE MARINE — KONINKLIJK MARINE KADETTENKORPS —

A.S.B.L. NATIONAL V.Z.W.



Ses lettres de noblesse aussi, car en 1982, à l'occasion de ses 60 années d'existence, il fut reconnu « Association Royale » et prit le titre de « Corps ROYAL des Cadets de Marine-C.R.C.M. ».

De nouvelles sections furent organisées, comme celle de Louvain en 1983, et de nouvelles unités navigantes furent achetées pour former les près de 350 membres actifs, regroupés en 15 sections, que compte actuellement ce Corps.

Le Corps Royal des Cadets de Marine est structuré selon l'organigramme ci-dessous :

(Cfr. : annexe 1)

Son personnel de maîtrise et les cadets sont répartis, comme dans toutes les marines, en 3 Départements ou Spécialités, qui sont respectivement :

- le PONT :

dont la formation comporte tous les aspects du travail sur le pont et la timonerie ;

- la MACHINE :

qui, parallèlement à une formation de base « PONT », recouvre tous les aspects techniques du fonctionnement des installations du bord ;

- les SERVICES :

qui assurent l'administration, l'approvisionnement et toute la logistique en général.

Les Cadets, encadrés par des sous-officiers et officiers bénévoles, participent régulièrement à différents cours d'initiation aux choses de la mer, et aussi à de multiples camps de vacances inspirés des activités scout, à des stages de formation sportive, à des échanges internationaux et à des croisières d'entraînement maritime en mer et en rivière.

A cet effet, le C.R.C.M. dispose non

seulement de nombreuses installations à terre, mais également de navires tels que :

- le PASTER PIJPE :

41 m. de long, 295 tx., 230 C.V. pour une capacité d'hébergement de 39 personnes ;

- du HINDERS :

un ex-bateau de pêche amarré à Anvers, d'une longueur de 21 m. de long, 74 Tx., 225 C.V. et d'une capacité de 15 personnes.

- des vedettes fluviales :

SAMBRE, amarrée à Liège, 25 m. h.t., 440 C.V. - 14 personnes

ATLANTE, amarrée à Bruxelles, 21 m. de long pour 360 C.V. et 14 membres d'équipage ;

CERAM, un ex-motoryacht de 13 m., amarré à Malines ; 75 C.V. Capacité : 10 personnes ;

TUDOR, amarré à Hasselt, 13 m. ; 6 pers.



sans compter les nombreux voiliers-dériveurs de type «Caravelle» ou «420», les zodiacs, baleinières et autres embarcations à moteurs.

Il faut avoir vu oeuvrer ces cadets lors d'une croisière d'entraînement sur les Vlaamse Banken. A bord du PASTER PIJPE en l'occurrence, pour se rendre compte du sérieux de leur motivation, du sens de la discipline qu'ils développent dans l'accomplissement des diverses tâches qui leur sont assignées. A l'instar du vrai marin, malgré le froid, la pluie, le vent et parfois le mal de mer sournois, ils assument. Ils parent aux «fenders» lors des postes de manoeuvre, prennent part aux exercices d'incendie, d'«abandon-ship», de «Man over Board» etc., ou assurent leurs «quarts» à la timonerie. C'est avec détermination qu'ils étalent les nécessités et réalités quotidiennes dans l'univers clos d'un navire en mer.

Le C.R.C.M., qui est à juste titre considérée comme une excellente école d'application et un outil performant, a depuis toujours incité les ins-

tances officielles à contribuer à son rayonnement.

Ainsi la Force Navale par exemple, vient-elle récemment de décider d'accroître davantage encore sa collaboration logistique et aussi de permettre à son personnel de cadre des 3 divisions de réserve -- SQUAD MCM (R), N.C.S.O. (R) et DIV-MAR (R) -- d'assurer l'instruction et l'entraînement de ces cadets.

Pour nos responsables maritimes en effet, le but de cette oeuvre de propagande nationale se révèle absolument indispensable pour l'avenir de notre pays, car les futurs effectifs qui armeront nos flottes de demain sont assurément les garants de notre prospérité économique et la défense de nos acquis démocratiques.

De plus, d'un point de vue social et humain, le rôle éducatif de la mission du C.R.C.M. (dont tout le personnel de cadre est bénévole!), est prépondérant. Car en ces temps où la «cathodique-boîte-à-bêtises» engendre de fervents adeptes, il permet aux adolescents de refuser l'oisiveté en

organisant leurs loisirs de façon constructive.

Les activités proposées par ce Corps aide en effet les jeunes gens et jeunes filles à grandir, à former leur caractère, à jauger rapidement une situation, à acquérir des réflexes adéquats et à se surpasser dans l'effort. De définir aussi, en groupe, leurs aptitudes, possibilités et leurs limites. Tous éléments essentiels pour une fructueuse navigation .. dans leur future vie d'adulte.

A tous les jeunes, futurs marins et autres, WELCOME ON BOARD!

**Saint Bernard du Spuikom.**

Pour tous renseignements et inscription:

**CORPS ROYAL DES CADETS DE MARINE.**

Secrétariat administratif:

Vaardijk 2 - 3018 WIJGMAAL.

Tel.: 016/44.46.51



#### **ASBAK**

Glazen asbak met embleem van de Zeemacht.

Prijs: 100,- fr.

*Wegens grote breekbaarheid worden de asbakken niet verstuurd, maar kunnen aangekocht worden op de dienst NEPTUNUS.*

#### **AANSTEKER**

Namaak ZIPPO-aansteker

Prijs: 250,- fr.

Portkosten: 35,- fr.



# Albert ROUSSEL, marin favorisé

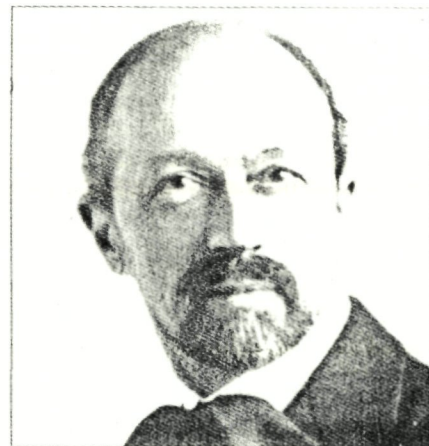
Het is een feit dat ROUSSEL meestal in zijn oeuvre aan volkomen gevestigde vormen een zeer persoonlijke inhoud heeft weten te geven, wat hem steeds een beperkte, maar trouwe kring van bewonderaars heeft bezorgd. Ernest Newman schreef ooit eens: «de goede componist wordt langzaam ontdekt, de slechte componist wordt langzaam onmaskerd». Moge deze bijdrage dan, voor sommigen althans, het begin zijn van een mooie ontdekking.

## ZEEMAN

**A**lbert, Charles, Paul, Marie ROUSSEL werd op 5 april 1869 te Tourcoing (Noord-Frankrijk) geboren als zoon van Albert Roussel en Louise Roussel (geen, verwantschap). In 1870 stierf zijn vader aan longtuberculose en zijn moeder, die nooit het verlies van haar man had kunnen verwerken, stierf in 1877 van verdriet. De achtjarige Albert werd na de vroegtijdige dood van zijn ouders grootgebracht door zijn grootvader Charles Roussel-Defontaine, Burgemeester van Tourcoing die hem in het College Stanislas plaatste, waar hij uitblonk als uitstekende leerling. Na de dood van zijn grootvader in 1880 werd Albert onder de hoede geplaatst van zijn oom Félix Réquillart (gehuwd met de zuster van zijn moeder). Samen met het gezin Réquillart bracht Albert ROUSSEL ieder jaar, de maanden augustus en september, te Heist door. Het is daar, in Heist, dat zijn liefde voor de zee werd gewekt.

Daar het zijn wens was marineofficier te worden volgde hij dan van 1884 tot 1887, de richting letteren aan het Stanislas College te Parijs waar onder andere de befaamde organist van de Saint-Amboise kerk, Jules Stoltz professor was. Van deze laatste leerde hij ook het orgel bespelen en door hem werd hij voor het eerst in kennis gesteld van de sonaten en de 7e symfonie van Beethoven, voor wie hij een enorme bewondering kreeg.

In 1887 werd ROUSSEL aanvaard als kandidaat officier bij de Franse Ma-



Albert Roussel, onafhankelijk artiest met Vlaamse karaktertrek.

rine te Brest. In datzelfde jaar nog scheepte hij als leerling in aan boord van het schoolschip «Borda». In 1889, op 10 oktober vervoegde hij het school-fregatschip «Iphigénie» voor een kruisvaart van 10 maanden tijdens dewelke hij zijn «Carnet de bord» schreef. Hetzelfde jaar nog werd hij aspirant 2e klasse.

In 1890 bevorderde hij tot aspirant 1e klasse en scheepte in aan boord van het slagschip «Dévastation», maar het daarop volgende jaar moest hij te Tunis aan wal gaan wegens herstelverlof.

In 1892 werd hij ingelijfd aan boord van het zeilschip «Melpomène» waarmee hij een nieuwe campagne meemaakte. Gedurende zijn verblijf met de «Victorieuse» in de thuishaven Cherbourg werd voor het eerst daar een werk van ROUSSEL uitgevoerd: een andante voor viool, altviool, cello en orgel. Dit werk is echter verloren gegaan en waarschijnlijk vernietigd.

Als Luitenant-ter-Zee verrichtte hij in 1893 dienst aan boord van de kanon-



neerboot «Le Styx» in het Verre Oosten. Daar componeerde hij een bruidsmars en maakte hij een ontwerp voor een opera gebaseerd op een Indische legende, ook deze werken zijn teloor gegaan.

Op 23 juni 1894 kreeg hij op eigen aanvraag zijn ontslag bij de Marine wegens gezondheidsredenen en ging hij zich vestigen te Roubaix. Tijdens zijn vier maanden durende verblijf in de Noordfranse industriestad volgde hij intens lessen in compositie bij zijn eerste leermeester Julien Koszul. Daarna verhuisde hij naar Parijs om er met Eugène Gigout te werken aan piano, orgel, harmonie, contrapunt en fuga.

In de Lichtstad werd hij één van de eerste leerlingen van Vincent d'Indy aan de pas opgerichte Schola Cantorum. Later werd hij er zelf leraar en volgde hij er bovendien d'Indy op als directeur.

Op 7 april 1908 trad hij in het huwelijk met Blanche Preisach, een harmonisch huwelijk dat echter kinderloos bleef.



Albert Roussel, jeune aspirant de la Marine, en 1891.

## TOONDICHTER

**I**n zijn eerste periode vertoont ROUSSEL duidelijk impressionistische invloeden, b.v. in de vroege pianostukken. Maar al spoedig tekent zich een vormvastheid af die met de tijd duidelijker zou worden. Afgezien van een symfonie, genaamd «Poème de la forêt» Op. 7, publiceerde hij niet veel werk van enige betekenis tot hij in 1909 een reis naar Zuidoost-Azië en Indië ondernam. Het gevolg daarvan was dat hij twee exotisch gekleurde werken, nl. zijn «Evocations» Op. 15 voor koor en orkest en het operaballet «Padmâvatî» Op. 18 componeerde. Dit laatste werk was nog niet helemaal af toen de oorlog van 1914-18 uitbrak en hij het componeren onderbrak om zich vrijwillig op te geven als Rodekruischauffeur, ondanks zijn ongeschiktheid voor de militaire dienst. Zo diende hij o.a. bij de slag aan de Somme, wat hem bij het overbrengen van geneesmiddelen aan het front meermalen in levensgevaar bracht. In 1918 was zijn gestel zo ondermijnd, dat hij teruggetrokken ging leven in Perros-Guirec (Bretagne).

In 1920 kocht hij aan de Normandische kust te Varengeville (Seine-Maritime), een landgoed waar hij rustig zijn laatste jaren doorbracht. Het is dit landgoed dat ik tijdens mijn zomervakantie bezocht. Ik had er trouwens de eer door de huidige bewoonster, Prinses Sturdza, te worden rondgeleid in de tuinen van dit enorme en prachtige natuurgebied. Deze Roemeense prinses (haar vader was een Noorse prins, haar moeder een Russische prinses en haar echtgenoot, een Roemeen) vertelde me dat zij er haar intrek nam in 1957. Het huis bleef in zijn oorspronkelijke staat maar wel kocht zij aanpalende gronden op om aldus tot het huidige domein te komen. Ook wist ze me te vertellen dat het huis tijdens de 2e wereldoorlog door de Duitsers werd bezet.

Het is niet te verwonderen dat ROUSSEL in deze prachtige omgeving een bron van inspiratie vond.

Alhoewel ROUSSEL in 1906 met zijn «Divertissement Op. 6» zich reeds in de overgangsfase van het Franse impressionisme naar het expressionisme bevond, was het pas vanaf 1920 dat hij zich volledig in een eigen expressionistische stijl stortte, een stijl waarin gedrongen melodieën, gedurfde harmonisaties en een hobbende ritmiek tot essentiële kenmerken evolueren. Met zijn «Rhapsodie Flamande pour orchestre» Op. 56, compositie die hij op het einde van zijn leven schreef (1936) werd het duidelijk dat ROUSSEL een nooit geheel uitstervend heimwee had naar zijn geboortestreek, Heist en de Noordzee. Tijdens de creatie van «Andante pour trio d'anches» - een werk dat door Arthur Hoérée werd vervolledigd - werd Albert onwel en moest hij op doktersvoorschrift een rustkuur ondergaan te Royan (Charente Maritime). En toch kon hij het werken niet laten, wat hem fataal werd. Op 23 augustus 1937 om 16.00 u. stierf hij er aan een hartaanval.



Uit zijn laatste wil bleek dat hij wenste begraven te worden op het «Cimetière Marin de Varengeville sur Mer».

Hij rust er in een prachtig bronzen mausoleum ontworpen door Gaumont en waarop men volgende tekst van hem zelf kan lezen: «C'est en face de la mer que nous finirons nos existences et que nous irons dormir pour entendre encore au loin son éternel murmure». De flanken van het kunstwerk vertonen in bas-relief uitbeeldingen die verwijzen naar werken van de toondichter: «Le Madrigal aux Muses Op. 25 - Bacchus et Ariane Op. 43 - Evocations Op. 15 - Padmâvati Op. 18 en Joueurs de Flûte Op. 27».

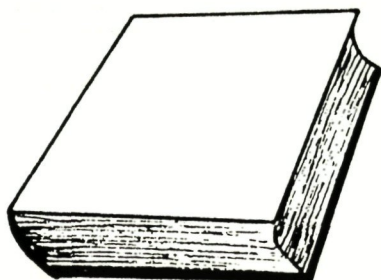
In 1962 werd het stoffelijk overschot van zijn echtgenote Blanche, bijgezet (ze stierf op 6 februari 1962). ROUSSEL is een componist voor kenners.

De logica en de intellectuele eerlijkheid van zijn muziek spreken de kieskeurige luisteraar aan. Zijn liederen behoren tot de subtielste van het gehele Franse repertoire.

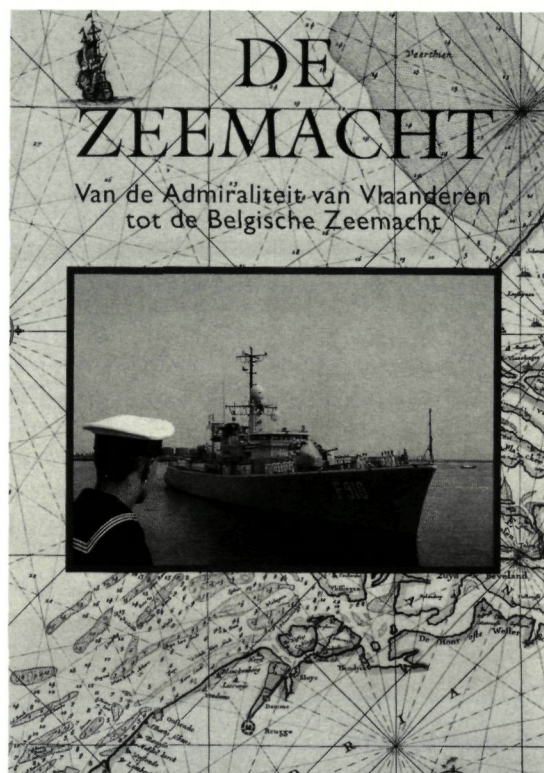
Naar aanleiding van de zestigste verjaardag van Albert Roussel - 5 april 1929 - schreef de dichter René Chailupt volgende «Hommage à Albert Roussel»:

ROUSSEL, marin favorisé,  
Entrelaçant l' ancre à la lyre,  
Les moussons et les alizés  
Servent le gré de ton navire  
D' avoir jusqu' au Coromandel  
Vogué de mouillage en mouillage  
L'odeur des lointains archipels  
Reste à flotter dans son sillage  
Si, de périples fatigué,  
Il remonte nos estuaires  
Et que l' heure vient de carguer  
Sa voilure sur la rivière,  
S' il glisse au milieu des jardins,  
Parmi la campagne de France,  
Toujours la lampe d' Aladin  
A son beaupré seintille et danse.  
Et, froissant l' eau comme un ruban,  
Un cortège le suit dans l' Oise  
De tritons coiffés de turbans  
Et de néréides chinoises.

Oppermeester R. Clauw



Het boek is verschenen bij Uitgeverij LANNOO te B-8700 TIELT tel. 051/42 42 72). Men kan het via NEPTUNUS (Postbus 17, 8400 Oostende, of door storting op rekening 473-6090311-30 bestellen tegen de prijs van 1.980 BEF. De luxe-uitgave, gebonden in vollinnen band met stofwikkels, telt 272 bladzijden in het formaat 290 x 250 mm.





# DE ZEE EN DE KUNST

## PIET VERHAERT

De Vlaamse kust met haar typisch vissersbedrijf en haar karakteristieke figuren was bij onnoemelijk veel kunstenaars uit het binnenland een voortdurende bron van inspiratie. Ernest BLANC-GARIN, Frans SMEERS, Louis ARTAN, Marguerite VERBOECKHOVEN, Aloïs BOUDRY... het zijn slechts enkelen van de velen.



NOS LOUPS DE MER - Xylogravure door D. KERSTEN naar Piet VERHAERT, illustratie uit «L'illustration européenne» van 11.XI.1877.  
... Oude zeebonken vertellen elkaar sterke verhalen...

**E**en van hen was Piet VERHAERT (° Antwerpen, 1852).

VERHAERT was een product van de Antwerpse Academie. Daar had hij bij Jozef VAN LERIUS zijn opleiding genoten. In 1873 debuteerde hij officieel als kunstschilder.

In de aanvangsfase van zijn carrière ondernam hij tal van reizen: herhaaldelijk Nederland, Italië, in 1876 gedurende bijna één jaar Parijs, 1882-1883 Spanje.

In 1883-1884 is hij lid van «Les XX», de beroemde avant-gardegroep te Brussel. Maar dat was zijn ware aard niet. Hij was te zeer een academicus. In 1886 wordt hij leraar aan de Academie te Antwerpen. Ondertussen draait hij heel goed mee in het circuit van tentoonstellingen, de zgn. «Salons» en behaalt een zilveren eremedaille tijdens het salon van de Wereldtentoonstelling 1889 in Parijs.

VERHAERT schilderde in de beginfase van zijn carrière genretaferelen met onderwerpen die in de 17de en 18de eeuw gesitueerd waren. Het hier afgebeelde werk «Zeerobben» sluit daarbij aan: stoere bonken vertellen elkaar hun zeeverhalen. In de jaren '80 opteerde hij dan voor meer eigentijdse onderwerpen, op een meer realistische wijze benaderd. Daar waren stadsgezichten bij - Antwerpse voor- al, maar ook veel maritiem geïnspireerde motieven, zoals het doek «De stempel van Jan Maat» uit 1888 (Antwerpen, K.M.S.K.).

Ook de openlucht - landschap en zee - ging hem meer en meer boeien. Hij verbleef dan ook vaak aan de Vlaamse kust.

Hij overleed in Oostduinkerke op 4 augustus 1908.

N. Hostyn



# DE COLONISATIEPOGING VAN LÉOPOLDINE IN BRAZILIË 1844

In dezelfde periode als het Vera Paz-Santo Tomas project zag een gelijkwaardig plan voor Zuid-Amerika het levenslicht. De datum kon evenwel niet slechter gekozen zijn. Het latijns-amerikaanse continent had nog maar twee decennia geleden het kolonialisme van zich afgeschud en was nog in volle beroering. Voor Brazilië waarin Santa Catarina te situeren is, was dit helemaal het geval. Na de inval van Napoleon in Portugal was de koning van dit land naar Brazilië gevlucht, had er zijn hof geïnstalleerd en de kolonie tot koninkrijk omgevormd. Bij zijn terugkeer naar Lissabon in 1821 had hij zijn zoon Pedro achtergelaten als regent, die evenwel in 1822 het Keizerrijk Brazilië uitriep. Pedro I moest echter in 1831 afstand doen van de troon ten behoeve van zijn zoon Pedro II, die als zesjarige een regentschapsraad naast zich kreeg. Intussen was het in Brazilië op zijn minst even rumoerig geweest als in de nabuurstaten. Er waren voortdurend ergens opstanden, men eiste hervormingen en de republiek.

Op het ogenblik dat in België het Braziliaans kolonisatieplan gelanceerd wordt met de Société belgo-américaine de colonisation, is in de Braziliaanse provincie Minas Gerais pas een opstand onderdrukt, evenals in Sao Paulo. Staten, toen nog provincies, die noordelijk van het aangezochte kolonisatieterrein, Santa Catarina, liggen.

Waar Santa Catarina ook mee te maken krijgt is de zogenaamde Guerra dos Farrapos voddenoerlog, die in 1835 in het zuiden van Brazilië was uitgebarsten en die had geleid tot de oprichting van de onafhankelijke republiek van de Rio Grande do Sul. Onder de leiders van die opstand bevond zich Garibaldi, die weinig later ook tegen de Argentijnse dictator Rosas zal optrekken en tenslotte op het

Italiaanse toneel ook van zich zal doen spreken als beroepsrevolutionair. Om de opstandige republiek van de Rio Grande do Sul te onderwerpen gebruikten de troepen van generaal Luis Alvez de Lima e Silva de provincie Santa Catarina als doortocht, zodat de eerste Belgische kolonisten al meteen in een oorlogssfeer terecht kwamen. Pas in 1845 werd de republiek van de Rio Grande opgeheven. Een van de initiatiefnemers van het kolonisatieplan is de Bruggeling Charles van Lede, voormalige majoor bij de genietroepen en directeur van de waterbouwkundige werken in Peru. Tijdens een bezoek aan Brazilië in 1841 was zijn aandacht getrokken door een onbebouwde streek vlak bij de kust van Santa Catarina. Een opeenvolging van valleien doorsneden van talloze rivieren leek bijzonder geschikt voor de verbouwing van een groot aantal producten zoals maïs, aardappelen, suikerriet tot zelfs bananen en sinaasappels toe.

In 1842 neemt hij contact op met de Braziliaanse regering van Pedro II en verkrijgt een landconcessie van 1500 km<sup>2</sup> op gemiddeld 15 km van de kust. De dichtbijzijnde plaatsen zijn Sao Miguel en Sao José op de kust en Desterro, het latere Florianopolis op het eiland Santa Catarina. Deze concessie is niet zonder voorwaarden toegekend. De maatschappij, waarvan sprake, en die in 1842 wordt opgericht voor het beheer van deze kolonie, verbindt zich er toe jaarlijks 100 families op haar kosten over te brengen en zorg te dragen voor de huisvesting accommodaties en de exploitatie van de gronden. In ruil ontvangt de Société belgo-américaine de colonisation, meestal belgo-brésilienne genoemd, een premie van de Braziliaanse staat van 30.000 reis voor elke kolonist die zich op de concessie komt vestigen.

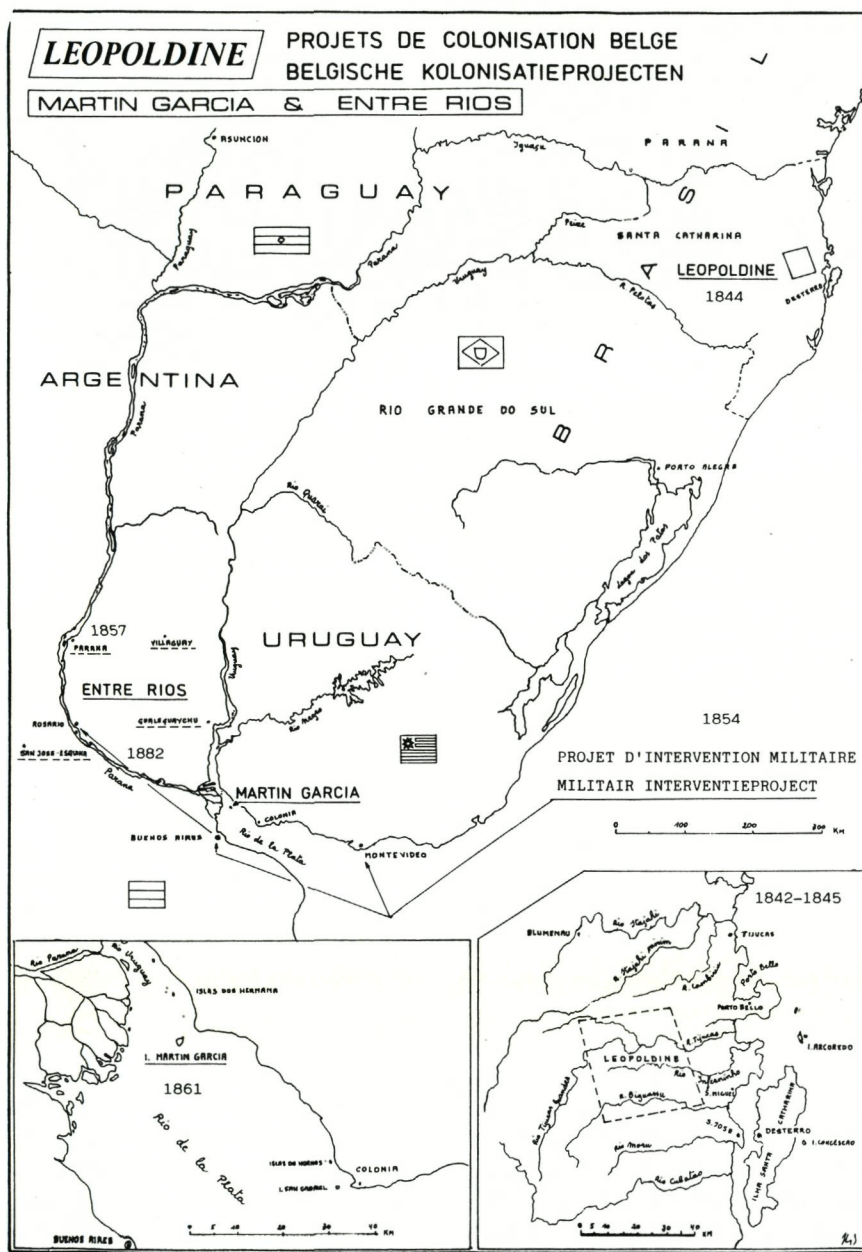
De maatschappij start met de uitgifte van 6.000 aandelen van 1.000 BEF wat haar kapitaal op 6 miljoen brengt. Elk aandeel geeft recht op de volle eigendom van een bebouwbaar terrein van 25 ha.

De ronselcampagne geeft gunstige resultaten, want een eerste contingent van 114 kolonisten scheept in op de brik Jan van Eyck op 28.8.1844. Een tweede golf vertrekt twee jaar later en arriveert eerst in Desterro om later het zeekanaal over te steken naar het vasteland. Vanaf hier kunnen de aspirant-kolonisten kennis maken met het voorgespiegelde paradijs.

Dra blijkt de werkelijkheid daar niet mee te kloppen. De streek ligt besloten tussen twee bergachtige streken, de Serra do Mar, aan de kust, en de Serra Geral in het westen (circa 1300 m hoog). Daartussen valleien en rivieren waarlangs de aanplantingen moeten opgebouwd worden. Maar deze rivieren zijn niet overal bevaarbaar, kennen talrijke stroomversnellingen en watervallen en zorgen samen met de overvloedige regenval voor talloze overstromingen in de valleien. Het klimaat is subtropisch en zorgt samen met de vochtigheid voor de onvermijdelijke tropische ziekten die heel wat slachtoffers onder de kolonisten eisen. Een ander probleem vormen de lokale indianenstammen die op korte tijd 20 kolonisten ombrengen die zich in eerder verlaten streken hebben gevestigd.

Er is bovendien geen infrastructuur, geen wegen die naam waardig of enige andere communicatiemogelijkheid. Het noordelijk deel van de concessie is ook al ten dele bewoond aan de samenloop van de Rio Tijucas Minim en de Rio das Tijucas Grandes. Nog onbebouwd zijn de berghellingen van de Serra do Mar en de valleien van de Rio Biguassu in het uiterste zuiden en de rivier met de toepasselijke naam van Rio Inferninho.





De kolonisten kunnen zich aan deze omstandigheden blijkbaar niet of zeer moeilijk aanpassen, eisen daarom een bijkomende financiële tegemoetkoming van de maatschappij, maar wanneer deze laatste enkele jaren later haar concessie verliest omdat ze haar verbintenissen tegenover de Braziliaanse staat niet is nagekomen, zijn de Belgen van Léopoldine daarvan de eerste slachtoffers. Zij verlaten in grote aantallen de streek om zich elders in het land te vestigen waar het klimaat alvast draaglijker is. Een dertigtal families keert naar België terug, van de in totaal 80 die werden overgebracht.

Overigens betekent de likwidatie van de belgo-brésilienne tevens dat de braziliaanse staat terug de handen vrij heeft wat de concessie betreft. Zij schrikt er dan ook niet voor terug de eigendomstitels van de gedupeerden in te trekken. De enige redding had nog van de Belgische regering kunnen komen, maar deze reageert niet.

Wanneer in 1855 de Belgische oorlogsbrik Duc de Brabant in de baai van Santa Catarina voor anker gaat, blijken nog 51 Belgische families, samen 159 personen in de streek gebleven te zijn.

Intussen zijn, in 1849, grote groepen Duitse kolonisten zich hier komen vestigen, gevolgd na de wereldoorlogen door nog grotere groepen Germanen. Hun kolonisatiepoging verloopt wel succesrijk. Zij stichten tal van steden waarvan Blumenau, noordelijk van onze oorspronkelijke concessie gelegen, wel de meest bekende is.

R Thys

Bronnen:

Les tentatives de colonisation de Léopold I - artikel van J.M. de Decker in Neptunus n° 4 - 1992.

Belgische kolonisatieplannen - Chr. Monheim - Zaire publ. 1943.





# BNS WESTDIEP TERUG VAN NEDERLANDS ESKADER

Periode 12 april - 7 juni 1994

**D**e WESTDIEP keerde op 7 juni ll. terug in de marinebasis van Zeebrugge na een deployment van 48 dagen. Op 12 april ll. had het fregat namelijk haar thuishaven verlaten om zich bij de Nederlandse Task Group (NLTG) te voegen, bestaande uit HrMs DE RUYTER, HrMs BLOYS VAN TRESLONG, HrMs PHILIPS VAN ALMONE, HrMs KORTENAER, HrMs JAN VAN BRAKEL, HrMs VAN AMSTEL en HrMs POOLSTER. Ook het Franse fregat FNS JEAN MOULIN en het Deense korvet HDMS OLFERT FISHER maakten voor een korte periode ook deel uit van dit eskader.

Na een opwerkingsperiode van 3 dagen liepen de schepen op 15 april de Deense haven Arhus binnen voor een 4-daags routinebezoek. Op 18 april werd terug zee gekozen voor oefeningen voor de Deense, Duitse en Nederlandse kust en een gepland bezoek aan Den Helder van 22/04 tot 26/04.

Doch kort na het verlaten van Arhus kreeg de WESTDIEP van de Belgische regering opdracht om zich van de NLTG te detacheren en twee vissersboten, de Franse BERCEUSE en de Belgische Z-54, op haar radar-schermen te «schaduw».

De BERCEUSE was vanuit Frankrijk op weg naar België met 10 ton drugs aan boord om rendez-vous te maken met de Z-54.

Er werden enkele leden van de speciale interventiemacht van de Rijkswacht aan boord van de WESTDIEP gebracht met een Sea King helicopter. Deze operatie kreeg de codenaam «Operatie IRIS» en het was dankzij de tussenkomst van de WESTDIEP dat deze operatie tot een goed einde kon gebracht worden omdat de juiste positie en koers van de vissersschepen steeds gekend was.

Het fregat liep dan ook onverwachts Zeebrugge binnen op 24 april. Na een kort, doch prettig, weerzien met de familie verliet het weer zijn thuishaven



op 26 april om zich terug bij het Nederlands Eskader te voegen. Vanaf deze dag zou de WESTDIEP nu 23 dagen onafgebroken op zee blijven. Er zou onafgebroken geoefend worden, de bemanning liep wacht in het systeem «6 h op en 6 h af». Alle sensoren, wapenbedieners, en andere diensten werden grondig getest tijdens de nodige trainingssessies.

Op 27 april werd rendez-vous gemaakt met het Engelse fregat HMS CORNWALL en was er een FLYEX met de Lynx helicopter van de HrMs DE RUYTER. De volgende dagen stonden er CASEX-, razzings en TOWEX-oefeningen op het programma.

Vanaf 29 april nam de WESTDIEP deel aan de oefening «RESOLUTE RESPONSE», ingericht door het Supreme Allied Command Atlantic, voor de kusten van Portugal. Niet minder dan 70 schepen, 15 duikboten, 280 vliegtuigen, 4250 amphibische troepen en 7200 landtroepen van 11 nationaliteiten namen eraan deel. Onmiddellijk hierop aansluitend volgde de NAVO-oefening «DYNAMIC IMPACT» met 27 schepen en 9 duikboten en speelde zich af voor de kusten van Spanje en Gibraltar.

Deze oefening vervangt sinds dit jaar de vroegere «DRAGON HAMMER»-reeks van NAVO's Zuidelijke Flank. Een onderdeel van «DYNAMIC IMPACT» was «DAIMSEL FAIR», een mijnenbestrijdingsoefening waaraan nog 3 andere Zeemachtschepen deelnamen, nl. de GODETIA, NARCIS en PRIMULA.

Tijdens beide oefeningen waren zowel de operationele diensten als de technische en inwendige diensten aan boord continu in de weer. Bakker, koks, kapper, draaiers, lassers, secretarissen, sonaristen, artilleristen, radaristen, elektroniekers, seiners en techniekers waren dag en nacht beschikbaar voor het schip.

De WESTDIEP bleef evenwel niet gespaard van de nodige problemen, o.m. met de motoren. Een van de dieselsondistributoren begaf het en FKP Michel HELLEMANS, kommandant van het fregat, werd voor de moeilijke keuze gesteld: verder doen met 1 dieselmotor of terug naar België varen voor herstelling. Hij opteerde voor de eerste keuze en bracht ondanks deze ernstige handicap de reis tot een goed einde, niet in het minst dank zij zijn bekwame technici aan boord. Het gevolg met het varen op



1 dieselmotor bracht echter een paar ongemakken met zich. Het zoet water moest gerantsoeneerd worden (1 douche om de 2 dagen, zuiniger om-springen met het water in de galley, etc.).

Na «DYNAMIC IMPACT» zette de WESTDIEP dan samen met de HrMs BLOYS VAN TRESLONG koers naar Malta voor een 4-daags routine-bezoek aan La Valetta. Onnodig te zeggen dat de bemanning hier naar uitkeek na 23 dagen onafgebroken op zee te zijn geweest.

Op 23 mei verliet het fregat dan de Maltese hoofdstad om koers te zetten naar de Marokkaanse haven Casablanca. Doch de dag nadien kreeg het fregat een «pan pan» bericht binnen met de melding dat op 36 mijl van haar positie een Brits jacht in nood verkeerde. Onmiddellijk zette de WESTDIEP koers naar de opgegeven positie en na ongeveer 1.30 h kreeg men de WHITE STAR in zicht. Het 26 m lange jacht, met 4 bemanningsleden, kampte met motorproblemen en had geen drinkwater meer aan boord.

De zodiac van de WESTDIEP werd uitgezet om assistentie te verlenen maar het werd nodig geacht het jacht toch langs zij het fregat te nemen omdat de reparaties niet zo eenvoudig waren. De machinekoeling van de 2 dieselmotoren werkte niet meer en de bemanning had getracht deze koeling te verzekeren met het drinkwater aan boord. Bij gebrek aan koeling volgde dan ook een totale breakdown van de motor.

Na een bijna 6 uur durende interventie was de WHITE STAR dan toch in staat om zijn reis naar La Valetta verder te zetten. Het fregat verwittigde de Maltese coast guard en werd hartelijk bedankt voor haar professionele interventie. Zonder haar tussenkomst hadden de 4 bemanningsleden van de WHITE STAR nog lang geen «happy end» aan hun avontuur gekend.

De WESTDIEP zette nu full speed koers naar Casablanca om de verloren tijd zoveel mogelijk in te halen, want daar werd men al op 26 mei om 09.00 h 's morgens verwacht. Ook deze klus werd geklaard, weeral dank zij de mensen van de machinekamer.

De protocolaire bezoeken met de ambassadeur, de konsul en andere prominenten volgden mekaar op, de bemanningsleden hadden de mogelijkheid op exkursie te gaan naar Marrakech en er werden enkele sportmanifestaties georganiseerd tegen de Marokkaanse marine («avant première» van de WK wedstrijd België-Marokko).

Op 29 mei verliet de WESTDIEP Casablanca om koers te zetten naar de Engelse haven Portsmouth waar het zou deelnemen aan de 50e Verjaardag van D-DAY, het hoogtepunt van haar deployment.

Op 2 juni liep men Portsmouth binnen voor een welgevuld programma waaraan zowel de officieren, onderofficieren en matrozen deelnamen. Vrijdag 3 juni waren KVK BARTIER en 9 onderofficieren en matrozen, samen met 100 andere bemanningsleden van de aanwezige schepen, uitgenodigd op een lunch aangeboden door de Lord Major van Portsmouth.

Ondertussen werden ook 1 officier en 2 onderofficieren aangeduid om onze nationale driekleur te begeleiden op de plechtigheden die de volgende dagen gingen plaatsvinden.

Ook de andere aanwezige schepen hadden een delegatie van drie man afgevaardigd. Deze mensen kregen een drillprogramma, geleid door een sergeant-major van de ROYAL MARINES (volgens VTZ Jo BERGER een «once-in-a-lifetime experience»).

Op zaterdag 4 juni was het dan de beurt aan de kommandant, FKP Michel HELLEMANS en LTZ Serge CHOPRIX, om België en de WESTDIEP te vertegenwoordigen op een diner waar alle kommandanten van de aanwezige schepen uitgenodigd waren.

Maar het was pas op 5 juni dat het eigenlijke werk voor het fregat begon. Vanaf 07.00 h 's morgens verlieten de meeste schepen Portsmouth om deel te nemen aan één van de 2 vlootparades: de «Review of Embarked Veterans» in de Solent en de «International Flotilla/Formation RAMSAY» in de mid-Channel.

De WESTDIEP zette samen met 11 andere schepen koers richting Het Kanaal waar zij deelnam aan deze laatste.

Twee kolommen van 6 schepen werden gevormd en rond 12.30 h stoomden HMY BRITANNIA en haar escorteschip HMS ACTIVE tussen de 2 kolommen door. Op het moment dat de BRITANNIA ter hoogte van de schepen kwam werden door deze laatste bloemenkransen te water gelaten.

Na deze sail past zetten de schepen koers richting Arromanches of Omaha. De WESTDIEP ging samen met USS DOYLE, USCG DALLAS, HrMs A. VANDER HULST, HNOMS BERGEN, ORP WODNIK, HS ADRIAS, HMS EDINBURGH, HMS AVENGER en HMCS TORONTO rond 19.30 h ten anker voor Arromanches. De volgende dag, maandag 6 juni (dag op dag 50 jaar na D-DAY) gingen de schepen anker op om 11.30 h voor een steampast 1 mijl uit de kust van Omaha Beach. Hierna zette men koers naar België en op 7 juni om 10.00 h stipt liep de WESTDIEP de marinebasis van Zeebrugge binnen.

## **WESTDIEP operationeel sinds 1992**

**S**inds het fregat operationeel werd begin 1992 is het zeker niet werkloos geweest en heeft de bemanning enkele bijzondere evenementen kunnen meemaken.

Begin 1992 werden de nodige opwerkings- en trainingsperiodes (BOST en NOST) ingelast om zowel schip als bemanning op operationeel peil te brengen. Volgde een periode met het Nederlands Eskader en een deployment met STANAVFORLANT.

Begin januari 1993 verliet de WESTDIEP dan haar thuishaven om in samenwerking met andere WEU-eenheden, de controle uit te voeren op de toepassing van de VN resoluties bij het embargo tegen ex-Joegoslavië in de Adriatische Zee en waar het de WESTHINDER ging afllossen.

Haar bijdrage aan Operatie «SHARP FENCE» ging zeker niet onopgemerkt voorbij want in de periode dat de WESTDIEP bij de WEU



Task Group ingedeeld was (14/1 tot 22/3) voerde ze niet minder dan 507 boardings uit, de meeste boardings van alle WEU schepen die aan de operatie deelnamen.

Hierdoor werd het fregat door Admiraal PELLEGRINO, bevelhebber van het WEU-eskader, gelauwerd met de titel «Guinness in Sharp Fence». De dag van haar thuiskomst, op 2 april, werd 12 mijl voor Oostende «nog even» assistentie verleend aan het Amerikaanse jacht SHEHERAZADE vooraleer Zeebrugge binnen te lopen.

In mei nam de WESTDIEP deel aan de NATO-oefening LINKED SEAS en van 25 tot 31 mei vertegenwoordigde ze ons land op de 50e Herdenking van de BATTLE OF THE ATLANTIC in Liverpool.

Op 8 juni bracht wijlen Koning Boudewijn een bezoek aan boord om de bemanning te feliciteren voor haar bijdrage aan het UNO-embargo in ex-Joegoslavië en is er nog een «dag op zee» met de Bulgaarse pers.

Een week later volgde er alweer een nieuwe opdracht, nl. een Cock-Fight in Britse wateren (bij de RN is deze oefening een onderdeel van de Perisher Course = de opleiding van de toekomstige duikbootcommandanten).

Na een welverdiend zomerverlof was de WESTDIEP gastschip tijdens EUROSAIL 93 in Antwerpen, gevolgd door nog enkele oefeningen met onze Nederlandse burens en andere NAVO-partners de rest van 1993 en begin 1994 (o.m. nog de NAVO-oefening «SOLID STANCE» in september 93).

### De toekomst

**H**et enige wat nog volgt is een Cock Fight (indien de motoren het houden), deelname aan de Vlootdagen van Den Helder begin juli en (last but zeker not least) haar taak als gastschip bij de Bevrijdingsfeesten van Antwerpen van 2 tot 5 september 94. Ondertussen zal de WEST-

DIEP haar aantal propulsie-uren volledig opgebruikt hebben (+/- 7.500 h) en is dan ook dringend toe aan een nieuwe grondige onderhoudsbeurt.

Het fregat zal gedurende ongeveer 18 maanden in een droogdok te Antwerpen liggen. Tijdens deze periode zal het schip een nieuw dek krijgen, zullen de motoren een grondige revisie ondergaan, worden de sensoren en het elektronisch materiaal verbeterd en, als het defensiebudget dit toelaat, zal haar bewapening gemoderniseerd worden.

De Zeemacht zal dus een niet gering budget investeren om het fregat opnieuw een «krediet» van ± 7.500 nieuwe vaarturen te geven. Wanneer het schip dan weer operationeel wordt, zullen deze uren op ongeveer 3 jaar opgebruikt zijn.

Guy A.H. Toremans



### NIEUW

Hier zijn ze terug!

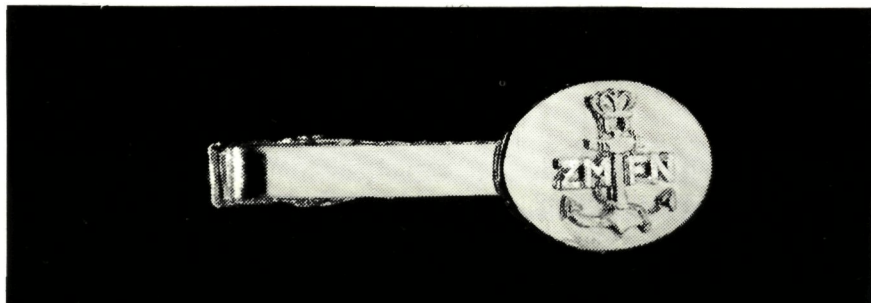
Dasspeld aan 250 BEF + 50 BEF portkosten

Manchetteknopen aan 400 BEF + 50 BEF portkosten

### NOUVEAU

Epingle de cravate: 250 BEF + 50 BEF frais d'envoi

Boutons de manchette: 400 BEF + 50 BEF frais d'envoi





# Maritiem panorama

## Sally Line te Oostende in de lift

Net als vorig jaar doet Sally Line het bijzonder goed op de Oostende-Ramsgatelijs. Al is het groeiritme van zijn ro/ro-trafiek lichtjes gedaald, toch boekt de rederij merkwaardige cijfers voor het eerste halfjaar 1994. Met een overzet van liefst 46.504 vrachteenheden is dit inderdaad 9,7% meer dan tijdens de gelijkaardige periode van 1993.

**M**en zal zich herinneren dat Sally in 1993 een recordbalans van 2.009.284 ton ro/ro-vracht had afgedrukt. Dit cijfer lag 20,4% hoger dan het jaar voordien en vertegenwoordigde 54% van de totale trafiek in de Oostendse handelshaven. Toen was Sally nog niet samen met RMT op deze lijn. Daarom ook was deze prestatie bijzonder merkwaardig en getuigde klaarblijkelijk van de mogelijkheden van Oostende als ro/ro-haven.

### Sally verder in de lift

**N**u de gegevens voor het 1ste semester 1994 gekend zijn, stellen we vast dat Sally Line het verder goed doet met een groeiritme van 9,7%. In absolute cijfers is dat een balans van 46.504 vrachteenheden, hetzij 1.003.490 ton vracht. Specifiëren wij hierbij dat «vrachteenheid» staat voor trailers, vrachtwagens en/of containers.

Het groeiritme van de trafiek is dus lichtjes gedaald ten opzichte van vorig jaar, maar dit heeft in eerste instantie te maken met de algemene recessie van het ro/ro-verkeer op de Kanaaldiensten. Na het eerste kwartaal van dit jaar noteerde men nog een groei van 12,3% maar dat was te danken aan de achteruitgang van de RMT-trafiek. Deze toestand is intussen ietwat verbeterd, wat de huidige vooruitgang met 9,7% verklaart.

### Ferries en terminal gemoderniseerd

**D**e problemen van RMT komen dus Sally Line ten goede in Oostende. Maar er is nog meer. Ook de modernisering van de vloot en van

de terminal aan de Diepwaterkaai dragen in grote mate bij tot het succes van de rederij. De 2 ro/ro-vrachters van de Oostendse Sally-vloot werden inderdaad eind vorig jaar bij Antwerp Ship Repair gerenoveerd voor een bedrag van 3,5 miljoen GBP. Het gaat om de «Sally Euralink» en de «Sally Euroroute».

Beide vrachters hebben elk een capaciteit van 93 vrachteenheden en kunnen gevaarlijke goederen vervoeren alsook uitzonderlijke ladingen (maximum 200 ton en 6,25 m hoogte). Daarom ook hebben zij niets te vrezen van de concurrentie van de Chun-nel. Ze verzekeren 3 overtochten naar Ramsgate elke dag en varen te Oostende af om 07.15 u, 15.15 u en 23.15 uur.

Wat nu de Oostendse terminal betreft, stippen we aan dat zijn opslagterreinen 30.000 m<sup>2</sup> bijkregen, wat de totale oppervlakte op 70.000 m<sup>2</sup> bracht. Sinds medio april van dit jaar zijn werken aan de gang om daarbij nog 30.000 m<sup>2</sup> te voegen.

### De beste uitslagen in Oostende

**S**ally Line heeft dus alle troeven in handen om zijn expansie in Oostende te vervolgen. De rederij geniet er trouwens een uitstekende reputatie en het feit van met RMT samen te werken kan voor haar alleen positieve gevolgen hebben. Het is trouwens in Oostende dat Sally Line de beste resultaten haalt.

Inderdaad, de verbinding Duinkerke-Ramsgate doet het dit jaar minder goed. Volgens voorlopige cijfers, vervoerden de twee polyvalente ferries van Sally er 48.000 vrachteenheden in de loop van het voorbije semester.



Oostende haalt bijna dezelfde resultaten met twee maal minder overvaarten.

In dit verband noteren we dat de «Sally Sun» begin april van dit jaar de Duinkerke-Ramsgatelijn verliet en op de nieuwe verbinding Vlissingen-Ramsgate werd ingelegd. Enkel de «Sally Sky» en de «Sally Star» opereren nog vanuit Duinkerke. Het is dus duidelijk dat de rederij naar nieuwe mogelijkheden zoekt om dat verlies te compenseren. Men spreekt zelfs van nieuwe verbindingen met Harwich, Felixtowe en Ipswich.

### Nieuwe perspectieven voor Oostende?

**M**ochten er nieuwe lijnen tot stand komen, dan zou dit voor partner RMT wellicht een nieuwe kans bieden. Het gaat immers over havens gelegen bij de industriële centra ten noorden van Londen. RMT heeft dringend een nieuwe impuls nodig om een failliet of een privatisering te vermijden. Geruchten doen de ronde dat Sally line onze staatsrederij zou overnemen, maar daaromtrent weigert de directie van Sally elk commentaar.

Intussen blijft RMT het ondermaats doen op de nieuwe Ramsgatelijn. Volgens voorlopige gegevens zou tijdens het voorbije semester 6% passagiers minder zijn vervoerd, 20% minder toeristische voertuigen en 25% minder ro/ro-vracht. Het financieel verlies blijft zich opstapelen en zou ruim 3 miljard BEF bedragen voor 1994.

Daarentegen blijft partner Sally Line het verder goed doen en dit is beslist een goede zaak voor de Oostendse haven.

## RMT-trafiek diep in het rood

**Indien er onverwijd geen radicale beslissingen getroffen worden, zal zowel RMT als de Oostendse haven heel moeilijke tijden doormaken.**

De Kanaalrederijen voeren thans een harde concurrentiestrijd die onze staatsrederij beslist niet ten goede komt.

**Tijdens het eerste halfjaar 1994 zijn de RMT-cijfers inderdaad nog dieper in het rood gezonken, zowel wat betreft de trafiekuitslagen als de financiële opbrengst ervan.**

**V**oor RMT is de samenwerking met Sally Line onder de merknaam «Oostende Lines» inderdaad geen succes geworden. De trafiekcijfers voor de eerste 6 maanden van dit jaar zijn immers bepaald regressief zowel voor de toeristische als voor de ro/ro-vrachttrafiek.

Men weet dat de pool «Oostende Lines» sinds 1 januari 1994 op de Oostende-Ramsgatelijn operationeel is en partner RMT daar geen baat uit haalde. De terminal te Ramsgate was er noch voor de «Prins Filip», noch voor de twee jetfoils toegankelijk gedurende de eerste zes weken, terwijl de twee overige ferries qua vracht slechts op halve capaciteit konden opereren.

Voeg daarbij de gebrekkige spoor- en wegverbindingen tussen Ramsgate en het Engelse hinterland en het rudimentair karakter van de terminal zowel voor vracht als voor passagiers. Niet te verwonderen dat de eerste trimestriële balans van RMT bijzonder rampzalig was en de financiële toestand van de rederij dan ook navenant was.

### Passagiersvervoer aan braderieprijzen

**V**oor dat eerste kwartaal wou RMT geen trafiekcijfers publiceren. Volgens niet-officiële bronnen zou het passagiersverkeer toen met 1/4 zijn afgenomen, terwijl de ro/ro-vrachten met de helft slonken. Partner Sally Line recupereerde te Oostende een deel van het vrachtverkeer, en Calais nam de passagiers voor zijn rekening.

Vanaf de Paasperiode trad er een lichte verbetering op voor RMT. De terminalaccommodaties te Ramsgate waren verbeterd zodat de «Prins Filip» er kon afmeren en de overige ferries over een tweedekkenbrug konden beschikken. Ook de jetfoils hadden intussen hun landingsbrug gekregen, maar de verbindingen met het hinterland bleven voor problemen zorgen.

Om het verlies aan passagiers zoveel mogelijk in te dijken, ging RMT de toeristische toer op en ging zich toespitsen op het organiseren van goedkope trips naar de steden van Zuid-Engeland. Aan braderieprijzen werden eendagstoeristen op jetfoils en ferries gelokt zodat ze voor de spotprijs van 300 BEF van een heen- en terugreis kunnen genieten.

Deze politiek leverde klaarblijkelijk vruchten af, althans wat de trafiekcijfers betreft, want deze braderieprijzen zijn uiteraard niet van aard om de finances van RMT uit het slop te halen. Inderdaad beweert RMT tijdens het eerste semester van dit jaar in globo 733.000 passagiers te hebben vervoerd, wat 6% minder is dan gedurende de gelijkaardige periode van



1993. Dat de dagtrip een belangrijk percentage van dat cijfer zal uitmaken, hoeft geen betoog.

Ook moet deze prijzenslag bekeken worden in een grotere context. In het vooruitzicht dat de Kanaaltunnel binnenkort volledig operationeel wordt, voeren de rederijen thans een bikkelharde concurrentiestrijd. Gevolg hiervan zijn ondermeer de fel verminderde tarieven, wat RMT verplichtte de trend te volgen. Zo bijvoorbeeld verlaagde RMT de overtocht prijs van 1 wagen met 2 volwassen en 3 kinderen tot 3.000 BEF. Dat dit prijzenbeleid op financieel vlak nefaste gevolgen zal hebben en daarom ook niet lang vol te houden zal zijn, hoeft beslist geen betoog.

### **Vracht en voertuigen bijzonder verlieslatend**

**N**u RMT zich op de markt van de excursionisten heeft toegespitst, is het duidelijk dat het hoofdzakelijk voetpassagiers zijn die ze op haar ferries aantrekt. Deze evo-

lutie is trouwens merkbaar aan de trafiekcijfers van de toeristische voertuigen. Zo werden tijdens het voorbije semester slechts 83.000 voertuigen vervoerd, wat 23% minder is dan vorig jaar. In dat aantal zijn de caravans met 4% gestegen en de autocars met zo'n 10% gedaald.

Ook qua ro/ro-trafiek liggen de cijfers bijzonder laag. Slechts 35.100 vrachteenheden staan op de RMT-balans van het voorbije halfjaar opgetekend. Dit is 18% minder dan vorig jaar. Zoals eerder gezegd, waren de eerste 3 maanden van het jaar bijzonder regressief voor de vrachtrafiek.

Ook hier moeten de tarieven verlaagd worden om te kunnen concurreren met de andere ferry maatschappijen. Maar er is meer: de concurrentie laat zich ook gevoelen op het vlak van de capaciteitsuitbreiding. Zo is er de nieuwe vrachtlijn van Sally op Vlissingen-Ramsgate waarop 2 schepen zijn ingelegd, en ook P & O introduceerde een 3de vrachtschip op de lijn Zeebrugge-Felixtowe. Tenslotte is er nog Stena Line die weldra een nieuwe vrachtdienst zal starten tussen Rotterdam en Harwich.

Concluderend kan gesteld worden dat RMT het nog nooit zo moeilijk gehad heeft als nu. Er zijn niet enkel de infrastructurale problemen te Ramsgate. Ook de gevoerde concurrentieslag van de Kanaalrederijen zet RMT in een hachelijke positie. Zodra de Chunnel volledig operationeel zal zijn, wat medio 1995 kan verwacht worden, zal de druk beslist nog groter worden.

Radicale oplossingen dringen zich onverwijld op, maar de politieke moed hiertoe zal wellicht andermaal ontbreken. Maritiem België is voor onze gezagdragers zeker geen concreet begrip en dat kan zowel voor onze staatsrederij als voor de Oostendse haven noodlottige gevolgen hebben.

## Oostendse haven beheerd door ambtenarij

Anderhalf jaar na de principiële goedkeuring door de Vlaamse Executieve van haar renovatieplan, krijgt de Oostendse haven een coördinator die de invloed van de ambtenarij in het havenbeleid nog komt versterken.

**M**en zal zich herinneren dat de noodzaak van een havenmanager aan te duiden dateert van 28 april 1993. Toen had de Vlaamse Executieve het renovatieproject principieel goedgekeurd op voorwaarde dat het Oostendse stadsbestuur een manager zou aanstellen om de uitvoering ervan te leiden en bij te sturen in functie van de nautische en commerciële mogelijkheden van het havencomplex.

Vrij kort nadien boden verscheidene havendeskundigen zich aan om deze functie waar te nemen. Ze werden evenwel de laan uitgestuurd en om duistere redenen werd gewacht tot eind april 1994 om er eindelijk een aan te duiden. Pas op 1 augustus e.k. treedt deze havencoördinator in dienst, dit is een paar maanden vóór de gemeenteraadsverkiezingen.

### **Rijksambtenaar wordt Oostendse havencoördinator**

**O**ver de aanstelling van deze coördinator rijst heel wat kritiek in de Oostendse havenmiddens. Vooreerst is er het feit dat het niet om een «manager» gaat zoals eerst verwacht was. De v.z.w. «Havenbedrijf Oostende» oordeelde immers dat de benaming «manager» een te zwaar geladen term was. De inhoud van deze functie is zo omvangrijk en zo complex dat er moeilijk een persoon kon gevonden worden die hiervoor de vereiste kwaliteiten bezat, oordeelde ze verder.

Daarom ook werd enkel een «havencoördinator» aangeduid, luidt de redenering van de v.z.w. Hierdoor



wordt de taak van deze persoon herleid tot een loutere coördinatiefunctie. Of dit wel voldoende is om de concrete realisatie van het renovatieproject op deskundige wijze te leiden kan in twijfel getrokken worden. Bovendien zal deze coördinator over geen eigen medewerkersteam beschikken, maar enkel ondersteund worden door uitvoerend personeel van de stedelijke diensten.

Daarbij komt nog de kritiek dat de aangestelde coördinator een ambtenaar is. Hij startte zijn loopbaan bij het ministerie van Financiën waar hij promoveerde tot commissaris bij het Comité voor Aankoop te Brugge. In deze functie begeleidde hij het dossier van de onteigeningen ten behoeve van de ontworpen 10.000 ton-sluys in Oostende. Of een rijksambtenaar wel de aangewezen persoon is om een haven te runnen volgens de regels van het moderne management wordt door sommigen in twijfel getrokken.

De taak van de coördinator werd door de v.z.w. «Havenbedrijf Oostende» als volgt omschreven: onder de leiding van burgemeester-voorzitter Goekint, het opvolgen van de technische renovatie van de haven in samenwerking met het stadsbestuur en het Ministerie van Openbare Werken; het organiseren van een initieel havenbeleid; het oplossen van de organisatorische en juridische aspecten die daarmee verbonden zijn; en het voorbereiden van een businessplan. Kortom, geen makkelijke klus voor een gewezen ambtenaar.

## Havenbedrijf Oostende beheerd door ambtenarij

**M**et de aanstelling van een ambtenaar als havencoördinator blijft het beleid van het Oostendse havencomplex compleet in handen van de ambtenarij. Inderdaad, de voorhaven waar de zieltogende RMT opereert, wordt nog altijd rechtstreeks vanuit Brussel beheerd. De achterhaven, voorheen onder rechtstreekse voogdij van het Oostendse stadsbestuur, wordt sinds 28 december 1993 bestuurd door de v.z.w. «Havenbedrijf Oostende». Het is een voorlopig beheersorgaan in afwachting dat het Vlaamse havendecreet van 30 september 1993 effectief van kracht wordt.

De samenstelling van dit nieuwe havenbedrijf laat geen twijfels bestaan over de impact van de ambtenarij in het beheer van de haven. Inderdaad, maken deel uit van deze vereniging: het stadsbestuur Oostende met burgemeester Goekint, een havenadviseur en een schepen; de GOM-West-Vlaanderen met zijn directeur; het provinciebestuur met 2 bestendige afgevaardigden; het Vlaams Gewest met 1 vertegenwoordiger van Openbare Werken; de werkgevers RMT en Oostendse Havengemeenschap; de werknemers tenslotte met 2 afgevaardigden van ACV en ABVV.

Dit betekent dat op een totaal van 11 mandaten er liefst 7 aan de ambtenarij zijn toebedeeld. Voeg daarbij de

havencoördinator die afkomstig is van het ministerie van Financiën zodat het duidelijk is wie het hoge woord voert in het reilen en zeilen van het Oostendse havengebeuren. Of dit wel de goede formule is voor het voeren van een efficiënt management valt sterk te betwijfelen.

Al te lang leed de Oostendse haven onder het immobilisme van de diverse ministeriële departementen waaronder ze ressorteerde. Met de oprichting van het nieuwe havenbedrijf eind vorig jaar werd gehoopt dat hieraan een einde zou komen en de start zou worden gegeven van een nieuwe en efficiënte aanpak van het havenbeleid. Het mocht helaas niet zijn. De ambtenarij blijft te Oostende de teugels in handen houden en tot nu toe viert het nefaste immobilisme nog altijd hoogtij.

H. Rogie



"UIT SYMPATHIE"



# VAARWEL STANAVFORCHAN - WELKOM STANAVMINFOR

**H**et multi-nationale vlootverband **STANDING NAVAL FORCE CHANNEL (STANAVFORCHAN)** vierde nog net zijn 20e verjaardag vooraleer het zal hernoemd worden in de **STANDING NAVAL MINESWARFARE FORCE (STANAVMINFOR)**.

Na het beëindigen van de NAVO-oefening **SANDY COAST** in oktober 1993 brachten de schepen van **STANAVFORCHAN** een bezoek aan enkele Belgische havens, waaronder Oostende van 28 oktober tot 5 november.

Het eskader, onder bevel van de Nederlandse kommandant **Tom DE la COURT**, bestond uit de mijnenjagers **BNS MYOSOTIS**, **HMS QUORN**, **HrMs URK**, en de mijnenvegers **FGS WETZLAR** en **HDMS GRON-SUND**.

Naar aanleiding van het 20-jarig bestaan van **STANAVFORCHAN** werd op 29/10/93 een media-dag op zee gehouden, wat de pers gelegenheid gaf om het «leven aan boord» mee te maken en te ondervinden hoe het eskader werkt. Eerst was er een briefing vooraleer het flottielje naar het oefengebied voor de kust van Oostende vertrok. Na een demonstratie in mijnenjagen werd een oefenmijn tot ontploffing gebracht.

Nadien volgde in de marinebasis van Oostende de plechtigheid naar aanleiding van de 20e Verjaardag van het flottielje in bijzijn van Adm. Sir **Hugo WHITE (CINCHAN)**, Divisieadmiraal **Willy HERTELEER** (Stafchef van de Belgische Zeemacht), enkele vorige **CINCHAN's**, gewezen flottieljekommandanten (**COMSTANAVFORCHAN's**) en andere hoge militairen.

Niet toevallig was besloten deze plechtigheid in Oostende te laten doorgaan want **STANAVFORCHAN** werd hier op 11 mei 1973 boven de doopvond gehouden door Admiraal Sir **Edward ASHMORE** (de toenmalige **CINCHAN**) in aanwezigheid van Dhr. **Jozef LUNS**, toen Secretaris Generaal van de NAVO,

Prins **ALBERT**, de Ministers van Defensie van de deelnemende landen en vele andere militaire en politieke prominenten.

## Ontstaan van de STANDING NAVAL FORCE CHANNEL

**M**et de ondertekening van het Verdrag van Brussel op 17/3/48 verklaarden Groot-Brittannië, Nederland, Luxemburg, Frankrijk en België zich akkoord met de oprichting van het Kanaalkomitee (**Channel Committee**). In januari 1952 werd het **Allied Command Channel** opgericht. Het operationeel gebied van dit geallieerd kommando omvat het drukst bevaren gebied van de wereld.

In 1966 werd het akkoord ondertekend waarbij dit Kanaalkommando en het Oost-Atlantisch Kommando onder het gezag van 1 bevelhebber zou komen, de **Commander-in-Chief Channel (CINCHAN)**. Een van de voornaamste taken van **CINCHAN** was de controle en bescherming te verzekeren van het scheepvaartverkeer in zijn gebied. Van in den beginne was men zich bewust van de dreiging die er kon bestaan indien de vaarroutes en havens door mijnenvelden zouden geblokkeerd worden. Daarom moesten de NAVO landen, in tijden van crisis of oorlog, in staat zijn hun havens open te houden om hun bevoorrading (troepen en materiaal) te verzekeren. Het was dus nodig dat de NAVO vooral in dit gebied effectieve mijnenbestrijdingsmiddelen had. **CINCHAN** kreeg hiervoor de beschikking over een vlootverband dat rechtstreeks onder zijn bevel viel, nl. de **STANDING NAVAL FORCE CHANNEL**.

De doelstellingen van **STANAVFORCHAN** zijn viervoudig:

- \* de multinationale samenwerking verbeteren door permanent te voorzien in mijnenbestrijdingservaring en -training

- \* het gemeenschappelijk doel van de NAVO tonen
- \* in een crisissituatie optreden als een onmiddellijke reactie strijdmacht
- \* indien nodig de kern vormen van een groter mijnenbestrijdingsverband. **SNFC** is een onderdeel van de NAVO «stand by force» en is slechts een kern waarrond een grotere gestructureerde NAVO vloot kan uitgebouwd worden.

**STANAVFORCHAN** is een permanent multi-nationaal vlootverband, bestaande uit 5 tot 10 mijnenbestrijdingsschepen en samengesteld uit schepen van NAVO landen die een bijzonder belang hadden in het Kanaalgebied: België, Duitsland, Nederland en Engeland.

Noorwegen en Denemarken nemen ook regelmatig deel, zij het voor een beperkte periode en in zoverre dat hun nationale opdrachten dit toelaten.

Uitzonderlijk worden er ook **US NAVY** mijnenvegers ingedeeld bij het eskader. Een eerste maal gebeurde dit in 1979/80 met de **USS ILLUSIVE**, **USS LEADER**, **USS FEARLESS** en **USS ILLUSTRIOUS**. Dan duurde het tot 1993 vooraleer zij weer enkele schepen indeelden bij het eskader, nl. **USS SENTRY**, **USS DEFENDER** en **USS DEVASTATOR** en **USS SCOUT**. Dit dank zij de uitstekende resultaten die **STANAVFORCHAN** en andere geallieerde mijnenvegers en -jagers boekten tijdens de Golfoorlog in 1990/91. De **US NAVY** realiseerde zich dat zij tot dan toe hun mijnenbestrijding nogal verwaarloosd hadden. Zij zijn dan ook van plan vanaf nu om het jaar enkele van haar mijnenbestrijdingsschepen in te delen bij **SNFC**.

In eerste instantie bestond het onderdeel uit 3 schepen, de Belgische mijnenjager **VERVIERS** en de Engelse en Nederlandse mijnenvegers **HMS BOSSINGTON** en **HrMs GEMERT**, onder bevel van de Belgische Fregatkapitein **F.J.M. VAN BEGIN**, die hierbij dan ook de eerste **COMSTANAVFORCHAN** werd. Enkele maanden later voegde de Duitse



mijnenveger FGS KONSTANZ zich bij het smaldeel.

Tijdens hun eerste jaar legden de schepen 11.885 zeemijl af en bezochten 22 havens in 9 landen.

Bij de oprichting van STANAVFORCHAN reikte het operatiegebied enkel van Brest tot Lands End (UK) in het zuiden en van Scapa Flow tot de Nederlandse/Duitse grens in het noorden. Door de jaren heen nam het operatiegebied uitbreiding tot het oostelijk NAVO-gebied dat loopt van de Middellandse Zee tot de Oostzee en het noorden van Noorwegen.

Van februari tot juni 1991 werd het eskader voor het eerst in haar bestaan naar de Middellandse Zee gestuurd in antwoord op de Golfcrisis. Het NATO Defence Planning Committee besloot SNFC naar de Middellandse Zee te sturen waar het eskader mee zou instaan voor de veiligheid van de scheepvaart in het oostelijke deel van de Middellandse Zee. Schepen die toen deel uitmaakten van het eskader waren: BNS DIANTHUS, HMS IVESTON, FGS FULDA, KNM KVINA, HrMs ALKMAAR en HrMs ZIERIKZEE en het Duitse bevoorradingsschip FGS COBURG, tevens vlaggeschip van het eskader.

Tijdens de bevelsoverdracht in Cagliari op 21 mei 1991 nam de Belgische Fregatkapitein G. SAILLE het bevel over van de Duitse Fregatkapitein D. SCHRECK en werd zo 16e COMSTANAVFORCHAN.

Verschillende nationaliteiten opereren gemeenschappelijk onder de NAVO-vlag waarbij de samenwerking tussen de NAVO-partners zeer duidelijk gedemonstreerd wordt.

Het mijnenbestrijdingsverband bestaat voornamelijk uit 2 types van schepen: mijnenvegers en mijnenjagers.

De mijnenvegers bestrijden vooral verankerde en grondmijnen door deze te vegen. De mijnenjagers gaan met behulp van hun sonar en/of PAP systemen mijnen opsporen.

Elk schip blijft 4 tot 6 maanden bij het eskader en de ingeschepte flottieljebevelhebber wordt beurtelings aangewezen, voor een periode van 12 maanden, door een van de permanent deelnemende marines zijnde België, Duitsland, Nederland en Groot-Brittannië. Het operationeel bevel viel onder CINCHAN in Northwood bij Londen.

Soms wordt er voor een zekere periode een bevoorradingsschip ingedeeld bij het eskader, meestal een Duits of Belgisch logistiek commando-/steun-schip, uitzonderlijk ook al eens een Deense mijnenlegger, als de nationale opdrachten dit toelaten. Deze schepen worden dan het vlaggeschip van het eskader omdat zij meer ruimte bieden om COMSTANAVFORCHAN en zijn Staf aan boord te nemen.

Het eskader volgt een vastgesteld programma, met zowel NAVO-als nationale oefeningen. Jaarlijks nemen er een 25-tal schepen en 1000 bemanningsleden deel, legt het eskader zo'n 20.000 mijl af en bezoeken de schepen een 30-tal havens. Dit jaarlijks programma omvat natuurlijk een gevarieerd gamma van oefeningen in alle onderdelen van de mijnenbestrijding (zie schema v/h 1994 programma). Driemaal per jaar wordt er een periode ingelast om schepen en bemanningsleden wat rust te gunnen en de nodige technische mankementen te verhelpen, nl. het Paasverlof (+/- 3 weken), een maand zomerverlof in juli of augustus en in de loop van december keren de schepen dan terug naar hun thuishaven voor de eindejaarsfeesten.

Uitwisseling van bemanningen tussen de schepen onderling draagt bij tot een goede samenwerking en tot het bevorderen van de teamgeest. Het is ook een interessant forum voor het testen en uitwisselen van nieuwe MCM technieken. Doch men zou het eskader nog efficiënter kunnen maken door de permanente toevoeging van een logistiek steun-/commandoschip.

Ondertussen zijn er door de ondervinding opgedaan tijdens al deze jaren, enkele nieuwe trainingsmethodes ontwikkeld. Zo werd in 1989 de Mine warfare Operations Sea Training (MOST) opgericht aan de Mijnenbestrijdingsschool EGUERMIN in Oostende. Men kan het vergelijken met NOST, voor destroyers en fregatten, in de UK MOST is een 2-weken durende test voor mijnenjagers en -vegers, waarvan één week in de haven en één week op zee. Hierbij worden alle departementen van schip, en de bemanning, grondig getest. MOST biedt de mogelijkheid om de bemanning van een mijnenveger of -jager te

testen inzake de mijnenbestrijdingstechnieken en -taktieken.

Na het volgen van MOST geeft de staf van instructeurs een gedetailleerd verslag over de staat waarin het schip en de bemanning zich bevinden. De 2-weken durende opleiding geeft de mogelijkheid te zien hoe schip en bemanning zullen functioneren o.m. binnen STANAVFORCHAN/STANAVMINFOR.

MOST-training is zeer populair binnen de NAVO want het is enig in zijn soort. Er is al interesse vanwege Zweden, Griekenland, Turkije, Indonesië en Canada.

Een tweede, zeer interessante, toevoeging aan de opleiding voor mijnenbestrijding was de Minewarfare Simulator, ook in EGUERMIN ingehuldigd in februari 1994. Deze simulator wordt gebruikt voor zowel basis- als doorgedragen opleidingen van de scheepsbemanningen. Men heeft de beschikking over 9 trainingskabinen (3 voor het simuleren van mijnenjagers en 6 voor mijnenvegers) en waar bijna alle types van mijnenbestrijdingsvaartuigen van de NAVO-partners kunnen gesimuleerd worden (Tripartite-, Sandown-, Hunt-, Avenger-, Lerici-Lindau-, Frankenthal-, Hameln-, Oksoy- en MSO-klasse).

Door de NAVO Secretaris Generaal en NAVO-opperbevelhebbers is er nu ook een programma voorgesteld voor nauwere militaire samenwerking tussen de NATO en ex-Warschau Pact marines.

In 1993 bracht STANAVFORCHAN een bezoek aan enkele Baltische havens en dit jaar wordt er een 2-daagse PASSEX-oefening voorzien tussen STANAVFORCHAN en de Poolse marine op 18 en 19 oktober voorafgegaan door een bezoek aan Gdansk van 14 tot 17 oktober 1994.

## **STANDING NAVAL MINEWARFARE FORCE (STANAVMINFOR)**

**N**ormaal gezien moest op 16 juni 11. STANAVFORCHAN hernoemd worden in STANAVMINFOR tijdens een plechtigheid in Wilhelmshaven. Maar door een dispuut tussen Griekenland en Turkije werd





van links naar rechts: Adm. Sir Hugo WHITE, KCB, CBE, RN - CINCHAN (now COMNAVNORTHWEST) Lt.Cdr. SCHAEVERBEKE, BN (MYOSOTIS), Lt. BJ-ORNSTEEN (HDMS GRONSUND), Lt. Cdr. HEYER (FGS WETZLAR), Lt. Cdr. GERRITS (HrMs URK) en Lt. Cdr. HARRIMAN (HMS QUORN).

deze ceremonie uitgesteld tot een nog nader te bepalen datum.

Er is al wel een wijziging in het operbevel uitgevoerd. De vroegere CINCHAN is hernoemd in COMNAVNORTHWEST en heeft zijn operationeel kommando overgedragen aan SACEUR. De controle zal nog steeds vanuit Northwood lopen. Op 16 juni ll. heeft CINCHAN zijn functie beëindigd en werd hernoemd tot COMNAVNORTHWEST welk een ondergeschikt commando is van CINCNORTHWEST in High Wycombe. Deze laatste is op zijn beurt ondergeschikt aan SACEUR in Mons, België.

De hoofdpdracht van COMNAVNORTHWEST zal erin bestaan om, samen met de andere NAVO-commando's, bij elke vorm van afschrikking en agressie tegen het Bondgenootschap de nodige schikkingen te treffen en, zoals ook voordien het geval was, blijven instaan voor de planning en administratie in het NAVNORTHWEST gebied, welke ook uitgebreider dan dit van CINCHAN.

Veel verschil tussen STANAVFORCHAN en STANAVMINFOR zal er niet zijn. Doelstellingen en samenstelling van het eskader blijven dezelfde.

STANAVMINFOR zal samen met de 2 andere permanente NAVO-eskaders, STANAVFORLANT en STANAVFORMED, de «immediate reaction force» vormen in de nieuwe NAVO-strategie van «flexible response» en als zodanig kunnen ingezet worden zowel binnen als buiten het NAVO-operatiegebied. Soms zal het evenwel nodig zijn de samenstelling van het flottielje aan te passen aan de omstandigheden, al naargelang het operatiegebied waar de schepen ingezet zullen worden bvb. de Noordzee, Atlantische Oceaan, Middellandse Zee of de Golf.

Zoals STANAVFORCHAN zal STANAVMINFOR beschouwd worden als een geïntegreerd onderdeel van NATO's mijnenbestrijdingsmogelijkheden waarbij zij uitstekende diensten kan bewijzen op het gebied van training en het uittesten van nieuwe mijnenbestrijdingstechnieken en -taktieken.

Deelnemende schepen zullen oefenen in alle onderdelen van MCM onderling en met andere nationaliteiten. Het jaarlijks programma van STANAVMINFOR zal er nog steeds op gericht zijn om de schepen, ingedeeld bij het eskader, zo goed mogelijk voor te bereiden in de mijnenbestrijding, in diep en ondiep water, zowel

binnen als buiten het operationeel NAVO-gebied.

Alleen het operatiegebied van het huidige eskader zal iets groter worden en COMSTANAVFORCHAN/-MINFOR is nu een ondergeschikt kommando geworden in de nieuwe NAVO-struktuur.

Het operatiegebied situeert zich in AFNORTHWEST maar het inzetten van het eskader buiten dit gebied blijft tot de mogelijkheden behoren.

## Toekomst van een multinationalaal NAVO-mijnenbestrijdings-eskader

O ngetwijfeld zal het altijd nodig blijven de beschikking te hebben over een goede mijnenbestrijding omdat de dreiging zal blijven bestaan de maritieme toevoerwegen te blokkeren met mijnevelden. In tijden van crisis of oorlog zal de opdracht van STANAVMINFOR er dan ook in bestaan deze aanvoerroutes en havens mijnenvrij te maken en te houden.

Wanneer deze taak uitgevoerd is, kunnen de schepen eventueel ingezet worden bij het mijnenvrij maken van de landingszones voor de amphibische strijdkrachten.

In vredetijd zal STANAVMINFOR «route-surveys» uitvoeren en in kaart brengen en verzamelen van alle mogelijke informatie in de gebieden die in aanmerking komen voor het leggen van mijnen.

De alliantie is er zich ten volle van bewust dat de mijnenbestrijdingsmogelijkheden dringend moeten verbeteren vooral voor mijnen gelegd in ondiep (-10 m) en in zeer diep (+ 100 m) water.

De vooruitgang in de mijnenlegtechnieken laat immers toe mijnen te leggen in zeer diep water en in de zanderige/rotsachtige bodem van de ondiepten, of mijnen verzonken in de modder. In deze gevallen is het traditioneel concept van invloedsvegen en het mechanisch vegen achterhaald. Er is o.m. onderzoek aan de gang met veeptechnieken via infra-rode sensoren, etc.



NATO's Standing Forces, waaronder STANAVFORCHAN/STANAV-MINFOR, blijven ook een belangrijk platform om nieuwe technieken en tactieken te testen. De ondervinding opgedaan met de reeds bestaande «standing forces» is dan ook zo positief dat het misschien in de mogelijkheid ligt deze bij andere maritieme eenheden (bvb. amphibische strijdkrachten en Maritime Patrol Aircraft) op te richten.

Tevens zal de vraag voor het inzetten van multi-nationale maritieme strijdkrachten bij UNO resoluties blijven bestaan. Doch door de inkrimping van de defensiebudgetten bij de meeste Europese strijdkrachten zal het voor de deelnemende landen zeer moeilijk worden deze verplichtingen na te komen.

#### COMSTANAVFORCHAN's

May 73 - Nov 74	Cdr. F. VAN BEGIN, BN
Nov 74 - June 76	Cdr. P. McLAREN, RN
June 76 - Nov 77	Cdr. P.L. BAKKER, RNLN
Nov 77 - May 79	Cdr. P. MARIN, BN
May 79 - Nov 80	Cdr. H.A.N. WILLIS, RN
Nov 80 - May 82	Cdr. W.F. HARBERTS, RNLN
May 82 - May 83	Cdr. F. JACOBI, FGN
May 83 - May 84	Cdr. G. BUSSARD, BN
May 84 - May 85	Cdr. R.C. MOORE, RN
May 85 - May 86	Cdr. D.B. SLUYTER, RNLN
May 86 - May 87	Cdr. H.J. GENNERT, FGN
May 87 - May 88	Cdr. R.E. CUYPERS, BN
May 88 - May 89	Cdr. P.J. GALE, RN
May 89 - May 90	Cdr. A.I. MAAS, RNLN
May 90 - May 91	Cdr. S.G.D. SCHRECK, FGN
May 91 - May 92	Cdr. G. SAILLE, BN
May 92 - May 93	Cdr. T. HILDESLEY, RN
May 93 - May 94	Cdr. T. De la COURT, RNLN

Guy A.H. Toremans

## Une statue pour le roi Baudouin

**P**eut-être l'avez-vous déjà appris par la presse: le roi Baudouin aura sa statue à ALOST.

Fin septembre 1993, lors d'une cérémonie patriotique, le Commandant (Hre) Willy VAN DAMME tenait un plaidoyer pour l'érection dans cette ville d'une statue en hommage à notre cher roi disparu. Spécifions que le Cdt VAN DAMME est la vice-président de l'Union des Associations Patriotiques de Belgique.

Son projet connu bien vite un grand succès et un comité de 12 membres fut aussitôt créé. Dans ce comité siègent 9 officiers de réserve des trois Forces armées dont le Lieutenant de Vaisseau de 1ère Cl. (Hre) Wim BALLAUX.

Début décembre 1993, S.M. le roi Albert II approuvait le projet. Ce sera

une statue en bronze sur socle de pierre bleue. Le sculpteur de la statue est l'Anversois Ronald DE WINTER, tandis que Jo VAN GEERT d'Alost en assurera le coulage en bronze.

Il va sans dire que le projet nécessite beaucoup de travail préparatoire et aussi beaucoup de moyens financiers. Il n'est fait, en effet, aucun appel à des fonds publics. Tout doit donc être réalisé à l'aide des dons de nos concitoyens.

C'est la raison pour laquelle le comité organisateur lance un appel à tous ceux qui voudraient bien contribuer financièrement à la réalisation de leur projet. Toutes les villes du pays n'auront pas la statue du roi Baudouin, tandis qu'il s'agit ici d'une toute première initiative émanant, de surplus, d'officiers de réserve.

Nos collègues d'Alost ne posent aucune exigence: tout don, aussi minime soit-il, est accepté avec reconnaissance, mais à partir de 2.000 frs, un diplôme sera remis au donateur.

Si vous voulez contribuer à une oeuvre qui pour les générations futures gardera vivace le souvenir d'un tout grand roi, versez votre obole au compte n° 219-0212712-46 intitulé «In Memoriam Z.M. Koning Boudewijn - Groot Aalst V.Z. à 9300 ALOST».

CPF (Hre) H.P. Rogie



# KENT U HET NOORDZEE-AQUARIUM?

Op de Visserskaai van Oostende tref je een merkwaardige constructie aan, die op palen rust. Het is de voormalige garnaalmyjn, nu als stedelijk aquarium ingericht. Door de Oostendenaars weinig gekend, is het evenwel een volwaardige, toeristische trekpleister. Tal van binnen- en buitenlandse toeristen krijgen er inderdaad een museumbezoek aangeboden met levende schilderijen waarvan het koloriet niet eens in een schilderspalet te vatten is.

In de zomer van 1975 had de aquariumclub «Oostendse Platy» in de niet-gebruikte garnaalmyjn een expositie van siervissen gehouden. Zo rees het idee om er een permanente tentoonstelling te houden, wat onder impuls van de toenmalige schepen Henri Dumarey werkelijkheid werd op 11 augustus 1977. Het Noordzee-Aquarium was geboren.

Het aquarium is beslist heel wat meer dan etalagekijken naar zwemmende vissen. Naast toeristische attractie voor de Koningin der Badsteden doet het ook aan volksontwikkeling door kennis bij te brengen over eigen Noordzee fauna en -flora. Wetenschappelijk werk verricht het ook door gerichte waarnemingen te doen over het zeemilieu en aldus levert het kostbare informatie en biologisch materiaal aan tal van wetenschappelijke instellingen.

Het vervult verder een educatieve rol voor de schoolgaande jeugd. Vele leerkrachten maken er dankbaar gebruik van door hun leerlingen met werkelijkheidsonderricht over zeebiologie te confronteren. Tenslotte levert het aquarium een rechtstreekse bijdrage tot de eerbied voor het biologische van de Noordzee en vervult het also een voorname rol bij het sensibiliseren van het publiek voor natuurbehoud.

Sedert zijn oprichting in 1977 wordt het Noordzee-Aquarium beheerd



door de Havendienst van Oostende. De stedelijke werkhuizen onderhouden het gebouw en twee personeelsleden zijn er in vast dienstverband om er de zeedieren te verzorgen en de bezoekers te ontvangen. Noteren we dat alle zeedieren van het aquarium gratis geleverd worden door onze vissers. Dat het Noordzee-Aquarium een ruime belangstelling geniet, bewijzen de bezoekerscijfers. Het gemiddeld aantal kijklustigen bedraagt immers zo'n 50.000 per jaar. Ze kunnen er 13 aquariums zien met een globale inhoud van 12.000 liter zeewater. Die zijn bevolkt met lagere zeediersoorten uit de Noordzee, het Kanaal en de Ierse Zee. In totaal is dat circa 60 soorten. Ook is er een tentoonstelling van opgezette zeedieren en schelpen geschonken door particulieren. Het aquarium is dagelijks open van 1 april tot 30 september. Tijdens de weekends is het gans het jaar toegankelijk. Rondleidingen voor groepen en scholen zijn mogelijk na afspraak op het telefoonnummer 059/32.16.69.

Inlichtingen zijn te bekomen op het nr. 059/50.08.76.

Stel je belang in het Noordzee-Aquarium? Word dan lid van zijn vriendenkring geleid door ZM-reserveofficier Robert COELUS, gewezen schoolhoofd van IBIS. Tal van interessante activiteiten worden er ingericht, ondermeer voordrachten en buitenlandse reizen. Ook een driemaandelijks infoblad wordt u dan toegestuurd. U kan lid worden door overschrijving van 200 BEF op rek. 280-0706209-86 van de Vriendenkring Noordzee-Aquarium.

Onbekend is onbemand, luidt het spreekwoord. Onze Noordzee draagt in haar een immense rijkdom. Een klein deel ervan zijn de typische vissoorten die je in het Oostendse Aquarium kunt bewonderen. Aarzel niet het te komen bezoeken om also het biologische leven in de mysterieuze zeediepten te ontdekken.

H. Rogie



# NAVCENPERS

Het centrum voor  
beheer van het  
personeel van de  
Zeemacht

NAVCENPERS is de  
cryptische omschrijving  
van een organisme dat  
bekend in de oren klinkt  
van de talloze  
schepelingen die ooit  
tot de Zeemacht hebben  
behoord.

**T**ot voor kort was dit de naam van het Centrum voor beheer en administratie van het reservepersoneel. Een onderdeel van NAVCENREP was CENPERS, net als MARPERS, de dienst belast met de plaatsing van het actief personeel.

Dit centrum, dat zeer recent herdoopt werd tot NAVCENPERS, heeft als hoofdtak het beheer van al het personeel ZM. Het volgen van het personeel, in al zijn facetten, vanaf de aanwerving tot de pensionering of ontslag uit het reservekader. Het centrum is gelegen in de Marinekazerne LTZ V. BILLET te Brugge-St. Kruis en staat onder leiding van FKP(D) J. LITIERE.

Dat de herstructurering van de Krijgsmacht met de daarbij horende personeelsinkrimping een invloed zou hebben op de organisatie van de Zeemacht was een absolute zekerheid.

Drie algemene richtlijnen lagen aan de basis voor de herstructurering:

- de begrotingsbeperking
- het afschaffen van de dienstplicht
- het naleven van de internationale verbintenissen

De Stafchef van de Zeemacht had vooropgesteld dat er niet geraakt zou worden aan de operationele opdrachten van de Zeemacht. Om deze reden moest de herstructurering in de eerste plaats uitmonden in een gevoelige besparing van personeel aan de wal.

Het goede voorbeeld gevende halveerde de Staf van de Zeemacht het aantal personeelsleden aldaar tewerkgesteld. De Staf zal enkel nog uit drie directies bestaan.

Deze directies heten voortaan Planning (ZSP), Exploitatie (ZSE) en Personeel (ZS1).

Om organisatorische redenen werd het beheer van het personeel ondergebracht in één entiteit bij NAVCENPERS. Deze laatste maakt deel uit van de Directie Personeel (ZS1) van de Staf van de Zeemacht te Evere. KTZ(D) W. MANHAEVE heeft de leiding over deze directie.

Door de personeelsdienst werd een studie gemaakt om het aantal personeelsleden in administratieve functies, belast met beheer en administratie, gevoelig te verminderen en tevens de kwaliteit van de administratie en het beheer te verbeteren.





Om dit te verwezenlijken drong een reorganisatie van de diverse betrokken diensten zich op.

Gezien de strikte wetgeving en reglementering terzake was het onvoldoende om enkel te reorganiseren door het samentrekken van enkele diensten en het overplaatsen van personeel.

De kwaliteit moest ten alle prijze gewaarborgd en waar mogelijk verbeterd worden, de verwerking moest sneller, stipter en nauwkeuriger gebeuren.

De reorganisatie kon enkel slagen als er een maximale inspanning gedaan werd inzake het informatiseren en automatiseren van zowel het beheer als de administratie.

Er werd beslist een duidelijk onderscheid te maken inzake beleid, beheer en administratie.

Het beleid wordt op de Staf van de Zeemacht bepaald. Dit beleid omhelst niet uitsluitend en alleen het algemeen personeelsbeleid doch ook de organisatie (ZS1/ORG), de personeelsplanning op lange termijn (ZS1/P), de externe betrekkingen (ZS1/IRP) en het beleid inzake de personeelsinformatie (ZS1/Y).

Het algemeen beheer van het personeel en de administratie, dat identiek is voor al de personeelsleden van de Zeemacht, zal uitgevoerd worden in een nieuw opgerichte dienst welke de naam NAVCENPERS kreeg.

Het lokale personeelsbeheer zou op niveau Korps gebeuren en de lokale personeelsadministratie alsook de financiële administratie zullen per geografische entiteit (Zeebrugge, Oostende, Brugge en Evere) georganiseerd worden. De Secties Personeel houden op te bestaan in hun huidige vorm en worden vervangen door een Comptabiliteitsbureau dat enkel de financiële administratie verzorgt. De Administratieve Eenheden worden vervangen door één Administratieve Divisie per geografische site die instaat voor de personeelsadministratie. Een aantal taken van de Secties Personeel en de Administratieve Eenheden zullen voortaan door het CBA uitgevoerd worden.

NAVCENPERS bestaat uit drie verschillende diensten, namelijk: ZS1/PERS, CVIZM en het CBA.



ZS1/PERS is de dienst binnen NAVCENPERS die belast is met het beheer van zowel het actief als het reservepersoneel. Het is de samenvoeging van de vroegere dienst ZS1/PERS, welke op de Staf Zeemacht tewerkgesteld was, met de vroegere diensten MARPERS en CENPERS. Deze dienst is verantwoordelijk voor alle functies met betrekking tot de loopbaan met uitzondering van de vorming. Dit omhelst o.a. de recrutering, de specialisatie, de functionele loopbaan, de nominatieve aanduiding voor statutaire cursussen en het honoreren van openstaande betrekkingen in functie van de organisatie. De mutaties (afektaties) maken nu dus integraal deel uit van het beheer personeel.

Het CVIZM (Centrum voor Verwerking van Informatie van de Zeemacht) is verantwoordelijk voor de bedrijfsadministratieve informatika in het domein van het personeel. Dit is o.a. de ontwikkeling van programmatuur en de exploitatie en korrektheid van de personeelsgegevens t.b.v. de verschillende diensten die nood hebben aan personeelsinformatie. Dit centrum is gegroeid uit het CVICENREP.

Het CVICENREP was de dienst binnen NAVCENREP die belast was met de automatisatie van de mobilisatie.

Het CBA is het Centraal Bureau voor de Administratie. Deze, nieuw opgerichte, dienst zal in de toekomst de administratie verzekeren die identiek is voor al het personeel binnen de Zeemacht, dit zowel voor het actief als voor het reservepersoneel.

Verschillende administratieve taken die identiek zijn voor al het personeel van de Zeemacht en die nu lokaal uitgevoerd worden door de Secties Personeel en de Administratieve Eenheden zullen centraal uitgevoerd worden bij het CBA.

Het CBA zal tevens de enige administratieve correspondent zijn met de externe autoriteiten op het niveau Generale Staf.

Alle administratieve handelingen die ontstaan bij het individu of bij de Administratieve Divisie van de geografische entiteit zullen gekanaliseerd worden naar het CBA. Vanuit het CBA zullen de gegevens ter beschikking gesteld worden van de diensten van de Generale Staf en van de verschillende diensten die gebruik maken van personeelsgegevens. Administratieve gebeurtenissen die ontstaan bij de Generale Staf zullen via het CBA ter beschikking gesteld worden van de diensten binnen de Zeemacht. Daar waar mogelijk zullen gegevens en informatie rechtstreeks en ogenblikkelijk via informatika- en telematikamiddelen ter beschikking gesteld worden.





Op dit ogenblik is de reorganisatie nog in een ontwerpfase.

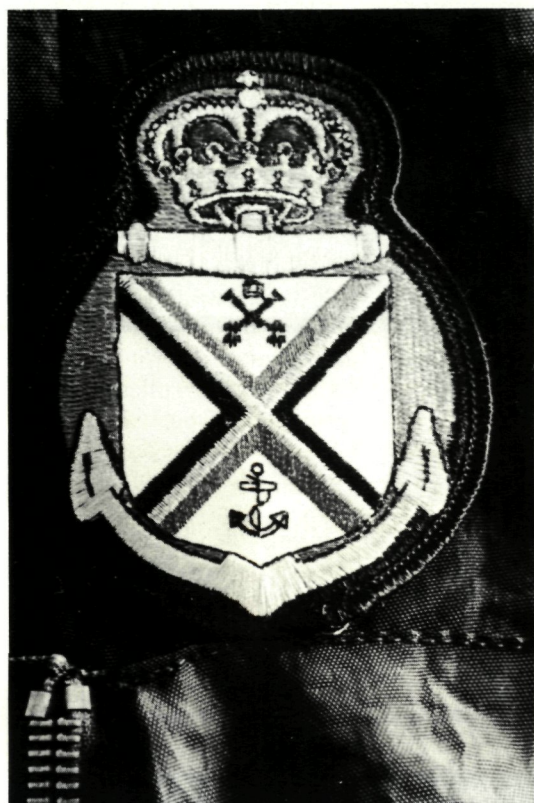
De noodzakelijke aanpassing van de informatikamiddelen gebeurt in drie fasen en volgt de evolutie van de ontwikkeling van de nieuwe software.

De nieuwe software wordt modulair ontwikkeld door een projectteam dat speciaal voor dit doel opgericht werd. Het projectteam is samengesteld uit specialisten van diverse disciplines (informatici en administratief personeel).

Gedurende de opeenvolgende stadia van het ontwerp en de invoering van het nieuw systeem worden geregeld uiteenzettingen en kursussen gegeven aan het personeel teneinde hen maximaal te betrekken bij de reorganisatie en een soepele personeelsbegeleiding te garanderen.

NAVCENPERS is, met uitzondering van het CBA, in zijn huidige vorm, operationeel sinds eind 1993.

De planning voorziet in het operationeel worden van het CBA vanaf september 1994, tijdstip waarop het geheel van informatikamiddelen en de reorganisatie van de administratie een feit zou moeten zijn.



Een tikkeltje fierheid kan nooit kwaad... Met deze badge van de ZM mag U in ieder geval gezien worden. Prijs: 250 F + 50 F portkosten.

La fierté n'est pas un vice! En tout cas, vous pouvez être aperçu avec ce badge de la FN. Prix: 250 FB + 50 FB frais d'envoi.



# DE «REGISTER OF SHIPS» IS 230 JAAR JONG

**L**loyd's Register heeft zojuist de 230e uitgave gepubliceerd van zijn «Register of Ships», één der oudste referentiewerken ter wereld dat doorlopend elk jaar gepubliceerd wordt. Het bevat volledige gegevens van alle gekende zeevarende koopvaardij-schepen met eigen voortstuwingskracht van 100 ton en meer - namelijk in totaal 80.000 schepen - en is de meest gezaghebbende en veelomvattende bron van gegevens betreffende de koopvaardijvloot.

Ondanks het toch zeer snel ontwikkelende elektronische systeem dat LR gebruikt om informatie over de scheepvaart ter beschikking te stellen, is het gedrukte «Register Book» nog steeds een zeer geschikte en relatief goedkope methode om een groot volume aan informatie te verspreiden. Het heeft momenteel duizenden abonnees en LR gelooft vast dat de positie van zijn register, als een onschatbare hulp aan de scheepvaart, verzekerd is.

Het boek A tot Z dat uit drie volumes bestaat, wordt up bijgehouden door middel van 10 cumulatieve gratis supplementen en indien gewenst kan men ook een wekelijkse aanvulling bekomen.

De gegevens zijn verzameld in alfabetische volgorde volgens de naam van het schip. Elk schip wordt vermeld met zijn LR nummer - dit is een unieke identificatie die permanent gebruikt wordt zolang het schip bestaat en wordt nu ook officieel gebruikt als het I.M.O. nummer van het schip - en met o.a. de volgende gegevens: scheepstype, vlag, thuishaven, eigenaar, scheepsbouwer, bouwdatum, tonnages, afmetingen, laadvermogen, ruimen en luiken, machines, laadbomen enz.

## Historische informatie - 1764 en ... daarna.

**H**et verzamelen en verdelen van informatie betreffende de scheepvaart heeft steeds een belangrijke rol gespeeld in de activiteiten van Lloyd's Register. Het is inderdaad zo dat de naam van Lloyd's Register afgeleid is van zijn Register of Ships en dat het oorspronkelijk

opgericht werd met het doel informatie betreffende schepen te verzamelen.

De origine van Lloyd's Register gaat terug tot 1760 en tot het befaamde koffiehuis van Edward Lloyd in de Londense city. Het koffiehuis was de favoriete ontmoetingsplaats van scheepsverzekeraar en allerlei zakenlui die zich bezig hielden met de koopvaardij. Zij vormden een Register Society met het doel een «register book» samen te stellen dat informatie zou bevatten over schepen en hun staat van onderhoud. Dit Register was de voorloper van de huidige scheepsclassificatie.

Het eerste gekende volume - dat zich nu in het British Museum bevindt - werd gedrukt in 1764. Het bevat gegevens van nagenoeg 4.500 houten koopvaardij zeilschepen, met vermelding van de eigenaars, de scheepsreis, de bewapening en de laadhaven, samen met de classificatie van de romp en de uitrusting. Na de eerste druk werd het boek met handgeschreven aantekeningen bijgehouden.

De boeken werden zeer hoog gewaardeerd en door de toenmalige abonnees angstvallig bewaard. Nochtans kende het «Register of Ships» later gekend als de «Underwriters Register» of het «Green Book» tijdens de eerste jaren veel moeilijkheden. De scheepseigenaars produceerden een mededinger genaamd «Red Book» met als gevolg dat een prijzenoorlog uitbrak die bijna het bankroet van beide publikaties veroorzaakte.

Uiteindelijk zegevierde het gezond verstand en er werd een algemeen comité opgericht dat bestond uit vertegenwoordigers van alle sectoren uit de scheepvaartindustrie.

In 1834 werden de twee register boeken samengesmolten en Lloyd's Register, toen genaamd Lloyd's Register of British and Foreign Shipping werd heropgericht met zijn eigen personeelskader van scheepsexperten en zijn eigen reglementen betreffende de classificatie van schepen. Sinds die tijd boekten LR en zijn register boeken steeds meer vooruitgang.

In 1873 besloot het Algemeen Comité van Lloyd's Register om het Register uit te breiden met de gegevens van alle zeevarende koopvaardij-schepen met meer dan 100 bruto ton, al of niet bij

Lloyd's geklasseerd, en méér dan een eeuw later houdt men zich nog altijd aan deze politiek.

Dit maakt van het «Register of Ships» van Lloyd's Register een unieke uitgave. De register boeken gepubliceerd door andere klassificatiemaatschappijen beperken zicht tot schepen geklasseerd bij de desbetreffende maatschappijen of geregistreerd in het land van de maatschappij, waar ook de eigenaars thuishoren. De bestaande uitgaven van registers, repertoria en jaarboeken bevatten over het algemeen geen gegevens betreffende een groot aantal kleinere schepen. Meestal omvatten ze slechts schepen van meer dan 500 of 1000 ton, of schepen van een bepaald type.

Tot het begin van 1970 werd het Register Boek nog gemaakt volgens conventionele drukprocédés (o.a. in de letterzetterij, enz.) maar de snelle groei van de wereldvloot in de jaren zeventig en het overbrengen op computer van het gegevens bestand van Lloyd's Register, leidden er vlug toe over te schakelen naar computer fotozetwerk. Buiten de «Register of Ships» en zijn aanverwante volumes zoals de «List of Shipowners», «Managers and Managing Agents» en de «Maritime Guide», kan men de in de computer opgeslagen gegevens betreffende de scheepvaart en de handelsvloot ook bekomen van Lloyd's Information Services Ltd.

Het lijkt geen twijfel dat het computer gegevensbestand dat dient als basis voor het «Register of Ships» het grootste en beste is op zijn terrein en dat de kwaliteit van de door Lloyd's Register verstrekte informatie betreffende de scheepvaart en de handelsvloot, aanvaard wordt als de meest gezaghebbende in de wereld.

Sinds 1764 is het Register Book elk jaar gegroeid. Het monster dat heden ten dage gepubliceerd wordt, bestaat uit drie boekdelen die samen ongeveer 11 kg wegen. In de 5.600 pagina's bevinden zich de volledige gegevens van 80.000 schepen, namelijk van elk gekend zeevarend koopvaardij-schip met eigen voortstuwingskracht van meer dan 100 bruto register ton.

F. Neyts



# EKONOMIE, HANDEL EN SCHEEPVAART IN EEN WERELD OP EEN KEERPUNT

In de Sectie «Zee- en Binnenvaartrecht en Economie» van de Koninklijke Belgische Marine Academie, gaf de Heer Honoré Paelinck, Lid van deze akademie, op 16 dezer een zeer aandachtig beluisterde lezing voor een zeer gespecialiseerd publiek.

De Heer Paelinck is Officier ter lange Omvaart (H.Z.S.A.), Licenciaat in Handels- en Maritieme Wetenschappen (U.I.A.) en Licenciaat in Zee- en Binnenvaartrecht (K.U.L.). Zijn praktische ervaring als officier-koopvaardij en als directeur van Antwerpse havenbedrijven maakte dat in de laatste 25 jaren herhaaldelijk op hem beroep werd gedaan voor de organisatie of reorganisatie van openbare havens en grote transportondernemingen, waaronder de meest gekende: Office National des Transports (Zaire), Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen, van Ommeren-Rotterdam, e.a.; hij dirigeert nu zijn eigen «Port & Transport Consulting» N.V. (Antwerpen).

Aan de hand van boeiende statistieken en diagrammen wijst hij op de machtige groei van het B.N.P van enkele «nieuwe» economieën tegenover de bijna-stagnatie van een aantal traditionele industriestaten. Daaruit vol-

gen noodzakelijk grote verschuivingen in de wereldhandel en -scheepvaart. Industrieën die vroeger voor «zwaar» golden, zijn vanaf 1951 «mobiel» geworden, wanneer de «working elsewhere» de loonkost kan verlagen.

Die mobiliteit wakkerde de wereldhandel aan, waardoor nieuwe kapitaalmarkten ontstonden. En deze nieuwe verschijnselen verbraken de oude administratieve belemmeringen van het zakenleven (deregulering). Het streven naar uiterst beperkte stocks (delivery just on time) stelt aan de dienst-verlenende ondernemingen veel hogere eisen van snelheid, flexibiliteit en betrouwbaarheid, waarvoor handel en industrie vaak een hogere waardering betonen dan voor een prijsvoordeel.

Wat de scheepvaart in het bijzonder betreft, stelt de spreker zich de vraag of de schaalvergroting van de schepen niet de grens heeft bereikt van hun diepgang, een grens die gesteld wordt door de diepte van het continentaal plat onder de wereldzeeën? Vergroting van het laadvermogen zal voortaan eerder in de lengte en de breedte moeten gezocht worden dan in de diepgang.

Werd met gemiddelde snelheden van rond 24 knopen voor «snelle» vrachtschepen, en van 40 tot 50 knopen voor passagierschepen, niet de veilige grens van de snelheid bereikt op drukke scheepvaartwegen van de wereldzeeën?

Aan de daaruit voortgekomen veel hogere eisen van zeemanschap en classificatie wordt veelal niet langer voldaan, zodat de zeeverzekeringspremies soms met 30% de hoogte ingaan.

Havenaanleg, -technologie, -bouw en -exploitatie door de overheid beantwoordt niet langer aan de snel veranderende eisen van de gebruikers; nieuwe vormen van havenconcessies moeten dringend worden uitgedacht en toegepast.

Deze uitzonderlijk lange lezing van anderhalf uur werd met de grootste aandacht gevolgd en gaf aanleiding tot even interessante gedachtenwisseling achteraf.

**J. Aloy**

Voorzitter afdeling «Recht & Economie Koninklijke Belgische Marine Academie».

Avez-vous déjà la  
«Cravate force navale»?

Hebt U reeds een  
«Zeemachtsdas»?



# INFO RESERVE

## « COOPERATION... ET NON... INTEGRATION!

**L**é 11 juin dernier, les membres de l'A.O.R.F.N., l'Association des Officiers de Réserve de la Force Navale, se sont réunis à Anvers, dans le très beau Club house du Royal Yacht Club Linker-Oever à l'occasion de leur 36ième congrès national.

Comme le veut l'usage, au cours de la séance académique furent présentés à la soixantaine de congressistes présents, les rapports des administrateurs de cette a.s.b.l., les comptes rendus d'activités des sections régionales, les rapports opérationnels des commandants des 3 divisions de réserve, etc.

Prenant ensuite la parole, le CPC(R) J. De Decker, Président national, évoqua avec émotion la disparition inopinée quelques jours avant ce congrès, du CPF(R) Guy Demoulin.

Ami fidèle, véritable figure de proue de l'U.R.N.O.R., officier remarquable, son dévouement pour la Force Navale au cours de sa carrière força l'admiration et le respect de tous.

Après un moment d'intense recueillement, le programme des activités repris son cours par la remise officielle d'un don d'un montant de FB 50.000,- à l'Association d'Entraide de la Force Navale, un témoignage de solidarité de tous les O.R. pour les oeuvres sociales de notre marine nationale.

J. De Decker passa alors en revue les

multiples activités déployées par l'A.O.R.F.N. au cours des 12 derniers mois et fit part de l'inquiétude unanime des membres quant à l'avenir de la Réserve. Une question essentielle à laquelle aucune réponse concrète et réaliste n'a été apportée depuis que fut décidé la refonte de nos Forces Armées.

Cette appréhension est justifiée en outre par le fait que l'effondrement du bloc communiste a provoqué un

ordre géo-politique nouveau, dans lequel les troubles et conflits de tous ordres contribuent à créer une situation de crainte générale, alors que les nouvelles structures militaires en Belgique ne se mettent en place que fort laborieusement.

Cette analyse factuelle servit de point de départ aux propos développés ensuite par l'Amiral de Division Her-teeler. Dans son traditionnel « State of the Force » il convint que l'existence



A tous d'assurer la pérennité de nos traditions maritimes.



même de la Réserve, voire son utilité, faisait l'objet de pourparlers dans les hautes sphères politiques et militaires. Mais qu'il fallait néanmoins rester confiants dans les prochains résultats des analyses en cours à différents niveaux, études qui ont pour but d'élaborer de nouvelles structures militaires où des forces de réserve seraient intégrées activement.

ZS brossa enfin un tableau complet de la situation opérationnelle de notre flotte et de l'évolution des futurs effectifs de la F.N. qui ne comptera bientôt plus que 2.032 «marins actifs» pour armer nos navires et assurer le fonctionnement de tous ses départements. Il est en effet prévu de réduire le personnel de 4.800 hommes à 2.500; dont 400 seront détachés dans des organismes «interarmées» et 68 dans le corps médical.

Il est certain qu'une part importante des difficultés auxquelles doit faire face actuellement notre Force Navale est due principalement à des contraintes budgétaires drastiques. Mais celles-ci, soit disant imposées par les

nouvelles données géo-politiques, ne seraient en fait que le corollaire de décisions unilatérales, voire opportunistes.

Aussi, pour que nos Forces Armées, et notre Force Navale en particulier puissent garder malgré tout un maximum d'opérationnalité face à cet état de chose irréversible, il fallut imaginer de nouvelles situations, envisager et conclure avec d'autres marines, des accords de coopération encore plus élaborés que dans le passé.

Mais il importe de souligner à propos de la Nederlandse Koninklijke Marine par exemple, qu'il n'est en aucun cas prévu que notre Flotte passe sous commandement hollandais; pas plus qu'il n'est question de fusion ou d'intégration.

Il s'agit fondamentalement d'une «operationele samenwerking», dans laquelle chacun des gouvernements garde sa totale souveraineté de décision quant à sa participation à des missions requises par l'OTAN, ou l'U.E.O. Tout comme ce fut d'ailleurs déjà le cas lors de l'engagement

de forces de l'OTAN dans les 2 conflits du Golfe.

Il est évident que le contexte économique-socio-politique complexe de cette fin de siècle impose à la Force Navale, comme à toute autre grande organisation, d'évoluer, de se transformer et de s'adapter aux circonstances. C'est impératif et essentiel! Mais il faudra aussi que parallèlement à cela s'adaptent les mentalités, pour rendre possible l'introduction de nouvelles méthodes de travail et garantir une productivité quasi équivalente. Et que l'opinion publique, vecteur du sentiment national, soit loyalement informée des réalités pour ne pas à tout propos, colporter de ridicules rumeurs.

A la soixantaine d'O.R. présent à Anvers, et à tous les autres membres de la Force Navale d'oeuvrer plus que jamais, pour hisser «haut» les couleurs de notre Flotte et assurer ainsi la pérennité de nos traditions maritimes.

**Saint Bernard du Spuikom.**

## IN MEMORIAM



Nous avons le profond regret de vous faire part du décès inopiné de Monsieur Jacques ARYS membre du Conseil d'Administration de notre revue maritime et collaborateur fidèle et compétent du comité de rédaction.

Mais avec Jacques ARYS nous perdons également un ancien membre de nos équipages et un ami estimé.

Le Conseil d'Administration de NEPTUNUS présente ses sincères condoléances à la famille de notre collaborateur.



# INFO MARINE

## 25 jaar geleden

**H**et gebeurde allemaal op die 10e juni van 1969. De gemeenschap werd brutaal opgeschrikt door het ontstellende nieuws dat zeven ontmijners van de Zee-macht omkwamen tijdens de uitvoering van een bevoelen opdracht.

Plaats van de ramp: de camping « Westhinder » te Oostduinkerke. Hieruit blijkt eens te meer dat de mens, niet-tegenstaande de kwaliteiten en de moed die hij in huis heeft, toch nog vaak voor een overmacht kan komen te staan. De catastrofe te Oostduinkerke was er hier eens te meer het bewijs van.

Ten dienste van de gemeenschap en ten behoeve van de veiligheid van eenieder stelt de ontmijner bij iedere opdracht, en dit vaak ten koste van zijn eigen welzijn, in meestal moeilijke omstandigheden, zijn leven in de weegschaal. Af en toe dient hij de strijd aan te binden met springtuigen waarvan hij in eerste instantie niet altijd de gevoeligheidsgraad kan vaststellen.

We zullen hen niet gauw vergeten en daarom vond voor hen die destijds het leven lieten op 10 juni 1994 een plichtigheid plaats te Oostduinkerke en Oostende, waarbij de zeven ontmijners op passende wijze herdacht werden.

## Il y a 25 ans

**T**out s'est passé ce 10 juin 1969.

Une nouvelle terrible secoua la communauté: sept démineurs de la Force Navale avaient trouvé la mort lors de l'exécution d'une mission en service commandé.

Lieu du sinistre: le camping « Westhinder » à Oostduinkerke. Malgré son savoir faire et son courage l'homme peut se trouver devant une force majeure. La catastrophe d'Oostduinkerke le prouve une fois de plus.

Au service de la communauté et pour garantir la sécurité de tout un chacun, le démineur met, lors de chaque mission, sa vie en danger. Il lui arrive de se trouver devant des engins dont il ne peut mesurer de prime abord le degré de sensibilité.

Nous les oublierons pas si vite. Le 10 juin 1994 une cérémonie de souvenir eut lieu à Oostduinkerke et à Oostende en mémoire de ces sept démineur.







Commodore L. Lurquin, Stafchef van de Zeemacht, de officieren, onderofficieren, 1e matrozen, matrozen en burgerlijk personeel, hebben de droevige plicht U het overlijden te melden van :

Le Commodore L. Lurquin, Chef d'Etat-Major de la Force Navale, les officiers, sous-officiers, 1ers matelots, matelots et le personnel civil, profondément émus, vous informent du décès du :

**OPPERMEESTER**

**Alfons HOOGEWIJS**

geboren te Wetteren op 7 februari 1927  
Echtgenoot van Georgette MOYAERT.

**EERSTE MEESTER-CHEF**

**Marcel DE BECK**

geboren te Denderwindeke op 27 augustus 1922  
Echtgenoot van Alice DECLERCQ.

**EERSTE MEESTER-CHEF**

**Cyriel VAN DEN HOECK**

geboren te Veltem-Beisem op 14 maart 1926  
Echtgenoot van Claire BALS.

**EERSTE MEESTER**

**Leon GODFRINE**

geboren te Oostende op 12 juli 1932  
Echtgenoot van Monique ROUMA

**MEESTER**

**Robert RYSSENS**

geboren te Borgerhout op 23 november 1940  
Echtgenoot van Simone DECOSTER

**MEESTER**

**Freddy BOTTE**

geboren te Ecaussines d'Enghien op 22 december 1943  
Echtgenoot van Godelieve DEWAELE

**KWARTIERMEESTER**

**François MEES**

geboren te Leuven op 13 juli 1946

Allen smartelijk omgekomen tijdens het onschadelijk maken van een springtuig te Oostduinkerke op dinsdag 10 juni 1969.

De plechtige ere-dienst, met militaire eer, waarop U vriendelijk wordt uitgenodigd, zal plaats hebben op **ZATERDAG 14 JUNI 1969** om 10.30 u. in de SS. Petrus en Pauluskerk te Oostende.

Samenkomst om 09.00 uur aan de Mijnenbestrijdingschool, Kazerne Generaal Mahieu.

Oostende 11 juni 1969.

**MAITRE PRINCIPAL**

Né à Wetteren le 7 février 1927  
Epoux de Georgette MOYAERT.

**PREMIER MAITRE-CHEF**

Né à Denderwindeke le 27 août 1922  
Epoux d'Alice DECLERCQ.

**PREMIER MAITRE-CHEF**

Né à Veltem-Beisem le 14 mars 1926  
Epoux de Claire BALS.

**PREMIER MAITRE**

Né à Oostende le 12 juin 1932  
Epoux de Monique ROUMA

**MAITRE**

Né à Borgerhout le 23 novembre 1940  
Epoux de Simone DECOSTER

**MAITRE**

Né à Ecaussines d'Enghien le 22 décembre 1943  
Epoux de Godelieve DEWAELE.

**QUARTIER-MAITRE**

Né à Louvain le 13 juin 1946

Tous décédés accidentellement lors du désamorçage d'un engin explosif à Oostduinkerke le mardi 10 juin 1969.

Les funérailles solennelles avec les honneurs militaires auxquelles ils vous prient d'assister auront lieu le **SAMEDI 14 JUIN 1969** à 10.30 H en l'église SS. Pierre et Paul à Oostende.

Réunion à l'Ecole de la Guerre des Mines, caserne Général Mahieu à 09.00 H.

Oostende 11 juin 1969.

Druk. «De Vuurtoren» Tel. 751.32 - Oostende

Benevens een delegatie van de groep duikers-ontmijners waren talrijke familieleden van de slachtoffers op deze herdenking aanwezig.

Een toespraak door de heer Burgemeester van Koksijde werd gehouden te Oostduinkerke en zowel te Oostende als te Oostduinkerke werd door de Stafchef van de Zeemacht een bloemenhulde gebracht, alsook door de Burgemeesters van Oostende en Oostduinkerke en door de heer Michielsens (Ere-2MR). Comopsnav en de Plaatscommandant waren eveneens op deze herdenking aanwezig.

De plechtigheid werd beëindigd door een toespraak, gehouden door de Stafchef van de Zeemacht, waarna de Last Post geblazen werd.

A cette cérémonie assistaient à côté des familles des victimes, une délégation du groupe des plongeurs-démineurs.

Le Bourgmestre de Koksijde prononça un discours à Oostduinkerke et aussi bien à Oostende qu'à Oostduinkerke des fleurs furent déposés par le Chef d'Etat Major de la Force Navale, ainsi que par les Bourgmestres d'Oostende et d'Oostduinkerke et par Monsieur Michielsens (2MR-honoraire). Comopsnav et le commandant de la Place assistaient à la cérémonie du souvenir.

Un discours prononcé par le Chef d'Etat Major de la Force Navale et une sonnerie du «Last Post», clôturaient la cérémonie.





## Dag van de Zeemacht

**D**it jaar was het de beurt aan het Commando Logistiek van de Zeemacht. Naar jaarlijkse traditie op 20 juli maar dit jaar onder een stralende zon.

De festiviteiten werden ingezet met een reeks van bloemenhuldes o.a. aan het monument van de «Royal Navy Section Belge» het monument van de «Duikers-ontmijners» en het monument van de «Zeelieden». De plechtigheid en defilé vonden plaats op het Wapenplein. De troepen werden geschouwd door de Minister van Landsverdediging Leo Delcroix en de Stafchef van de Zeemacht, Divisieadmiraal W. Herteleer.

De Stafchef gaf een toespraak en nam er afscheid van de dienstplichtigen.

De Matrozen Cooleman en Rousseau stonden symbool voor respectievelijk de laatste Waalse en Vlaamse dienstplichtigen. In naam van de Zeemacht mochten ze aan hun moeders, eregasten, bloemen geven.

Na de eedaflegging en uitreiking van eretekens door de Minister van Landsverdediging en de Stafchef van de Zeemacht werd de plechtigheid afgesloten met een defilé.

## Journée de la Force Navale

**C**ette année ce fut le tour du Commandement Logistique de la Force Navale.

Traditionnellement le 20 juillet, mais cette année-ci sous un soleil radieux.

Les festivités débutaient par des dépôts de fleurs e.a. au monument de la «Royal Navy Section Belge», au monument des «Plongeurs-Démineurs» et au monument des «Gens de Mer». La cérémonie et le défilé eurent lieu à la Place d'Armes.

Le Ministre de la Défense Nationale, Leo Delcroix et le Chef d'Etat Major de la Force Navale, Amiral de Division W. Herteleer, inspectaient les troupes.

Dans son allocution le Chef d'Etat Major prit congé des miliciens. Les matelots Cooleman et Rousseau représentaient respectivement les derniers miliciens wallons et flamands. Au nom de la Force Navale ils pouvaient remettre des bouquets de fleurs à leur mères, invitées d'honneur de la cérémonie.

Après la prestation de serment et la remise de décorations par le Ministre de la Défense Nationale et le Chef d'Etat Major de la Force Navale, la cérémonie se clôtura par un défilé.



Matrozen Cooleman en Rousseau mochten in naam van de zeemacht, als twee van de laatste dienstplichtigen, bloemen overhandigen aan hun moeders. (Foto P.M.)



## Toespraak Admiraal Herteleer.

Mijnheer de Minister uit naam van geheel de Marine heet ik U welkom en dank ik U omdat U het voorzitterschap hebt aanvaard van deze plechtigheid die het de Zeemacht mogelijk maakt te rapporteren over het afgelopen jaar en haar ook toelaat zich te bezinnen over haar toekomst in deze gewijzigde wereld.

Mijnheer de Generaal Chef van het Militair Huis van de Koning, Heren Generaals Stafchefs, Mijnheer de Burgemeester van de Stad Oostende, Dames en Heren Senatoren en Volksvertegenwoordigers, geachte genodigden; Uw aanwezigheid hier vandaag wordt door de mannen en de vrouwen die in onze Marine dienen ten zeerste op prijs gesteld omdat zij onze binding onderstreept met geheel de Natie in al haar geledingen.

In het bijzonder groet ik ook de diverse Vaderlandse Verenigingen, de Verenigingen van de Reserve en van de Oudgedienden van de Zeemacht en heel speciaal in dit jaar van de vijftigste verjaardag van de bevrijding van ons nationaal grondgebied begroet ik al diegenen die een halve eeuw geleden met moed en zelfopoffering gestreden hebben voor dat doel.

### Het afgelopen jaar.

Op 10 februari kwam de Zinnia aan in de Marinebasis van Zeebrugge na een opdracht van veertien maand in Somalië. Zijn belangrijkste taak daar was het verlenen van logistieke steun aan het detachement van de Landmacht in de haven van Kismayo. Sinds augustus 1990 was de Zinnia bijna onafgebroken in touw: twaalf maanden in het Midden-Oosten naar aanleiding van de Golf oorlog, 12 maanden Commandoschip van het Nato Smaldeel Standing Naval Force Channel en dan zoals reeds gezegd veertien maanden in Afrika. De Zinnia is nu in Antwerpen waar hij een uitgebreid onderhoud ondergaat en dit waarschijnlijk tot het eind van het jaar. Hij werd in februari afgelost door de Godetia die nu beschikbaar is voor de logistieke en de commando taken ter ondersteuning van mijnenbestrijdingsoperaties of andere klanten.

Les frégates Westdiep et Wandelaar ont été disponibles toute l'année pour les opérations et, en particulier, pour le contrôle de l'embargo en mer Adriatique. Aussi proposons-nous maintenant de faire participer le Wandelaar à l'opération Sharp Guard pendant les mois de septembre, octobre et novembre, entre autres afin de gagner de l'expérience dans les opérations d'interdiction maritime.

Plus tard cet été, le Westdiep partira en entretien et sera en conséquence relevé par le Wielingen.

La composante de lutte contre les mines, composée de cinq chasseur de mines et de un dragueur, est également maintenue prête à intervenir pour toute opération éventuelle.

Op 3 februari werd hier te Oostende in de Belgisch-Nederlandse Mijnenbestrijdingsschool een belangrijke simulator ingehuldigd die zowel op gebied van veelzijdigheid en soepelheid als op gebied van gebruiksvriendelijkheid zijn gelijke niet kent. Samen met de Heer Burgemeester van Oostende hopen wij dat hij ook veel vreemde leerlingen en schepen naar Oostende zal brengen.

Op 10 juni was het vijftiende jaar geleden dat tijdens een ontmijsingsopdracht in Oost-Duinkerke zeven duikers-ontmijsers van de Zeemacht sneuvelden. Ook nu nog voert NAVCLEARMIN per jaar gemiddeld 340 ontmijsingsopdrachten uit; zij blijven hun leven riskeren om te voorkomen dat kinderen verminkt of gedood worden door vergeten oorlogstuig.

Op 28 juni, en hiermee richten we ons op de toekomst, werd te Den Helder in Nederland aan boord van het Belgische fregat Wielingen door de Minister van Landsverdediging van het Koninkrijk België en door de Minister van Defensie van het Koninkrijk der Nederlanden een gemeenschappelijke verklaring ondertekend met de intentie, de traditioneel nauwe contacten en bestaande samenwerking tussen de Koninklijke Nederlandse Marine en de Belgische Zeemacht te intensiveren.

Meer in het bijzonder zal onder andere gestreefd worden naar het samenvoegen van de operationele staven in het hoofdkwartier te Den Helder, het gezamenlijk opereren van de operationele vloot, het progressief afstemmen en samenvoegen van een aantal opleidingen, het verdiepen van de samenwerking op materieel en logistiek gebied en, in voorkomend geval, het afstemmen van nieuwbouwprogramma's.

Deze nauwere samenwerking zal in geen geval afbreuk doen aan de bestaande samenwerkingsvormen met de andere landen, in tegendeel, dit initiatief kan zeer wel een kern vormen voor verdergaande samenwerking in breder internationaal verband.

Ik weet dat bij de mensen van de Zeemacht de vrees bestaat dat dit alles zal leiden tot een specialisatie van het genre onderzeebootbestrijding door de Nederlanders en mijnenbestrijding door de Belgen. Ik kan U verzekeren dat dit



geenszins de bedoeling is en dat wij altijd onze uiterste best zullen doen om zo een verarming te voorkomen.

De Belgische Marine is gespecialiseerd in twee domeinen: onderzeebootbestrijding en mijnenbestrijding, geen onderzeeboten, geen vliegdekschepen, geen landingsvaartuigen. Die specialisatie is gesteund op historische gronden: de Belgian Section in Royal Navy tijdens de tweede wereldoorlog bemande onderzeebootbestrijdingskorvetten en mijnenvegers het is hun inzet en succes die we hier in Oostende hebben herdacht op 4 juni (dan ook) in ongunstige weersomstandigheden.

De ouderen onder ons hebben vijftien jaar geleden meegemaakt hoe het in de vaart nemen van moderne fregatten ook de kwaliteit, de doeltreffendheid en de veiligheid van de mijnenbestrijding heeft verhoogd. Het heeft een zeer grote inzet gevraagd op menselijk vlak, ook op financieel gebied, het zou onvergeeflijk zijn die winst te laten teloor gaan.

Je sais qu'il existe la crainte, au sein de la Force Navale, que ceci pourrait entraîner une spécialisation du genre: lutte anti-sous-marine par les Néerlandais et lutte anti-mines par les Belges. Je peux vous garantir que cela n'est en aucune manière dans les intentions et que nous ferons de notre mieux pour éviter un tel appauvrissement.

La Marine Belge est spécialisée en deux domaines: la lutte anti-sous-marine et la lutte anti-mines; pas dans les sous-marins, ni dans les portes-avions ou les navires de débarquement. Cette spécialisation a des fondements historiques: durant la Seconde Guerre Mondiale, la Section Belge de la Royal Navy équipait les corvettes de lutte anti-sous-marine et les dragueurs de mines. C'est leur engagement et leurs succès que nous avons salué ici à Oostende le 4 juin, sous une météo exécrationnelle d'ailleurs.

Il y a quinze ans d'ici, les plus anciens d'entre nous appréciaient combien la mise en service de quatre frégates a augmenté la qualité, l'efficacité et la sécurité de la lutte contre les mines. Cela a demandé beaucoup d'efforts, tant sur le plan humain que financier. Il serait impardonnable de perdre cette expertise.

Naar de verdere toekomst kijkend weten we dat de Nationale Strijdkrachten zoals we die nu kennen waarschijnlijk zullen evolueren naar Europees inzetbare instrumenten. Indien men dit tot een goed einde wil brengen zal men er moeten voor zorgen dat het gebeurt via een aanvaarde evolutie en niet via een simplistische revolutie waarbij bijvoorbeeld één land de Landmacht levert, een andere de Luchtmacht en een derde de Marine.

We evolueren in België, niet zonder pijn, naar een maatschappij met technologisch veeleisende werkgelegenheid. De Krijgsmacht moet hiermee gelijke tred houden indien men de wisselwerking burgers-militairen, niet in het gedrang wil brengen. Die wisselwerking zal door het invoeren van de militairen kort verband aan belang winnen. We moeten daarom bereid zijn om de meest technische onderdelen van de krijgsmachten te verdedigen en te bewaren.

De par une réorganisation de la structure OTAN, le commandant OTAN CINCHAN, responsable pour la Manche et la partie méridionale de la Mer du Nord, disparaissait le 1er juillet. En temps de guerre, les moyens de la Force Navale devaient être attribués à ce commandement. La responsabilité sur cette étendue maritime est transférée au commandement OTAN SACEUR, qui dispose désormais des moyens de la Force Navale Belge en temps de guerre.

Plus tard cette année, nous allons conclure un contrat pour la construction de quatre dragueurs de mines. D'ici la fin de ce siècle, ceux-ci doivent remplacer les dragueurs de mines MSO, qui furent acquis des Etats-Unis dans les années cinquante, dans le cadre du «Mutual Defence Aid Program».

Om te eindigen sta mij toe terug te keren naar het recente verleden: Sinds het ontstaan van deze derde versie van de Belgische Marine in 1946 nu 48 jaar geleden hebben 63.000 jonge belgen hun dienstplicht vervuld in de Zeemacht: 44.000 onder hen waren Nederlandstalig en 19.000 Franstalig, ze bestonden uit 56.000 matrozen, 5.000 reserve onder-officieren en 2.000 reserve officieren.

Doorheen al die jaren heeft de Zeemacht de dienstplichtigen als zeer positief ervaren, niet alleen de bakkers en de beenhouwers, de haarkappers en de loodgieters die bij ons hun eigen beroep hebben uitgeoefend maar ook diegenen, en zij waren veruit in de meerderheid, die bij ons taken vervulden die mijlen ver afstonden van hun burgerbedrijvigheid: de dekmatrozen, de sonaristen/radaristen, de telegrafisten/seiners, scheepstechnici en bevoorraders. Zij kwamen probleemloos in onze tweetalige eenheden terecht en vele onder hen werkten met de buitenwereld in het Engels.

Hebben zij de Zeemacht even positief ervaren; meestal wel, velen kijken voldaan en met fierheid terug op hun dienstplicht; hun ogen krijgen een verjongende tinteling wanneer ze jaren nadien vertellen over hun schip, over hun eenheid.

Eerlijkheid gebied ons in te zien dat zij zeer goedkope werkkrachten waren en daardoor werden hen soms taken opgedragen die minder verrechtvaardigd waren en die nu niet meer bestaan, het was een vergissing.



Onze gedachten gaan ook naar al die families die hun zoon voor vele maanden hebben moeten afstaan. Zij hebben, onrechtvaardig meer dan anderen, de last van landsverdediging gedragen.

Nu, vandaag, telt de Zeemacht nog 105 miliciens.

Als teken van de dankbaarheid van de Zeemacht voor de inzet van de 63.000 dienstplichtigen die een kleine halve eeuw met ons hebben samengewerkt maar ook naar de families toe als dank voor de gedragen last zullen MAT/MIL Cooleman en MAT/MIL Rousseau in onze naam bloemen overhandigen aan hun moeder, eregaste hier vandaag.

Aujourd'hui, la Force Navale compte encore 105 miliciens dans ses rangs.

En signe de gratitude de la part de la Force Navale envers l'engagement des 63.000 miliciens qui, pendant un petit demi-siècle, ont collaborés avec nous; mais également envers les familles, en remerciement pour le fardeau qu'elles ont supporté; le MAT/MIL Cooleman et le MAT/MIL Rousseau vont offrir, en notre nom, des fleurs à leurs mères, invitées d'honneur en ce jour.

Ik dank U voor Uw aandacht en mag ik applaus vragen voor de dienstplichtigen en hun families.



## **UNIEK - VOOR VERZAMELAARS!**

Wapenschild KAMINA artisanaal uitgevoerd in keramiek gekleurd met bladgoud.

Te bekomen bij NEPTUNUS.

Prijs: 750,- BEF (BTW incl.)

Wegens de breekbaarheid geen levering per postverzending.

## **UNIQUE - POUR COLLECTIONNEURS!**

Emblème KAMINA création en céramique colloré et avec de l'or en feuilles.

Disponible à NEPTUNUS.

Prix: 750,- BEF (TVA incl.)

Vu la fragilité de cet article, il ne sera fait aucun envoi.



## Stralende Vlootdagen

**T**raditiegetrouw zette de Marinebasis van Zeebrugge de poorten wijd open voor het grote publiek. De 13e vlootdagen gingen dit jaar door op 15, 16 en 17 juli '94. Zo'n 40.000 bezoekers hebben onder een heerlijke zomerzon genoten van het spektakel. Er waren misschien iets minder belangstellenden dan het vorige jaar maar daar zal het mooie weer wel voor iets tussen zitten. Van daar dat er louter tevreden gezichten waren in Zeebrugge. Het waren natuurlijk de schepen die de grootste publiekstrekkingen waren.

De samengestroomde menigte ontzag de soms lange wachttijden niet om een rondvaart met de Zeeslepers mee te pikken. Liefhebbers van spanning en sensatie kwamen echter ook goed aan hun trekken met de helikopter demonstraties, de paradrops en de springtoren van de para's.

Dat een dagje Zeemacht graag meegenomen was bleek ook uit het bezoek van Mevrouw Dehaene, die eens te meer haar sympathie voor de Zeemacht niet onder banken stak. Maar ook Prins Laurent vereerde de vlootdagen met een bezoek op zaterdag 16 juli.

Voór de organisatie het «zoveelste succesnummer» met alvast een uitnodiging voor de reeds geplande Vlootdagen '95.



Z.K.H. Prins Laurent in gezelschap van Vice-Admiraal Vlieger (b.d.) Ridder A. Schlim, en Kapitein-ter-zee C. Thibaut de Maisières.

## Splendides journées de la flotte

**C**omme le veut la tradition, la base navale de Zeebrugge ouvrait ses portes au grand public. Cette année les Journées de la Flotte eurent lieu les 15, 16, et 17 juillet '94.

Environ 40.000 spectateurs ont pu se délecter du spectacle sous un radieux soleil d'été. Le nombre des intéressés était peut-être légèrement inférieur à celui des années précédentes, mais le beau temps y est sûrement pour quelque chose. De ce fait, rien que des visages épanouis à Zeebrugge. Les navires connaissent, il va de soi, le plus grand succès auprès du public.

Les longues files d'attente ne décourageaient nullement ceux qui désiraient faire un tour à bord des dragueurs de haute mer. Pour les amateurs de sensation y il avait les démonstration en hélicoptère, les paradrops et la tour de saut des parachutistes.

Lors de sa visite, Madame Dehaene témoignait une fois de plus sa sympathie pour la Force Navale. Samedi 16 juillet le Prince Laurent honorait également les Journées de la Flotte par sa visite.

Une fois de plus ces Journées de la Flotte furent «un grand succès» pour les organisateurs qui vous invitent déjà pour les Journées de '95.



Voorzitter organisatiecomité FKP Legein met zijn team.





## Gift aan de Vereniging voor Hulpbetoon in de Zeemacht

**D**ivisieadmiraal W. Herteleer, voorzitter van de Vereniging voor Hulpbetoon in de Zeemacht, mocht uit handen van de Dhr. Spiessens, voorzitter VVV Donkmeer, een cheque van 20.000,-BEF ontvangen. Deze gift als dank voor de inbreng van de Zeemacht aan de Donkmeerfestiviteiten '94, komt integraal ten goede aan het fonds voor Hulpbetoon in de Zeemacht.

## Don a l'Association d'Entraide de la Force Navale

**L'**Amiral de Division W. Herteleer, président de l'Association d'Entraide de la Force Navale a reçu des mains de Mr. Spiessens, président de la VVV Donkmeer, un chèque de 20.000 BEF. Ce don, en remerciement pour la participation de la Force Navale aux festivités de Donkmeer '94, revient intégralement au Fonds d'Entraide de la Force Navale.



## Vereniging voor Hulpbetoon in de Zeemacht Association d'Entraide de la Force Navale

Lid zijn van de Vereniging voor Hulpbetoon in de Zeemacht betekent ook... **solidariteit** met de collega's in de Zeemacht die het minder goed hebben!

Inlichtingen: Tel.: BEMILCOM - 2732-389 (mil. lijn) - Marinekazerne Bootsman Jonsen of (059) 80 66 66 (burger lijn).

Etre membre de l'Association d'Entraide de la Force Navale signifie aussi... **la solidarité** avec les collègues de la Force Navale qui ont moins de chance!

Renseignements: Tel.: BEMILCOM - 2732-389 (ligne militaire) - Marinekazerne Bootsman Jonsen ou (059) 80 66 66 (ligne civile).



## Met rust

**H**iernavolgende Officieren, Onderofficieren en Kwartiermeesters hebben onlangs, of zullen eerst-daags op rust gaan. De redactie wenst hen alvast veel succes toe.



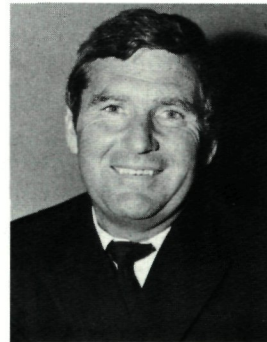
FKP R. Defer



1LZ D. Proot



1OM A. Desmet



KMT G. Bots

1OM K. Degryse

1MC G. Dirx

1MC W. Van Houtte

10M E. Demey

1MC A. Mus

KMT W. Meersseman

Met leedwezen melden wij U het overlijden van:

C'est avec beaucoup de regrets que nous vous faisons part du décès de:



FKP (b.d.) R. Steen



1OM (b.d.) J. Arys



1OM (b.d.) S. Verheyen

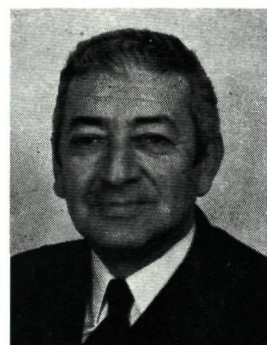
MTR L. Dognaux



1MC (b.d.) H. Decock



1MC (b.d.) A. Deflo



1MC (b.d.) H. Van Nerum



## WELDOENDE LEDEN MEMBRES BIENFAITEURS

ALDERWEIRELDT E., Erefregatkapitein - WILRIJK  
 (†) ARYS J., Maître Principal (e.r.) - OOSTENDE  
 BAERT H. - HASSELT  
 BECQUAERT E. Luitenant-ter-zee 1e Kl. (b.d.) -  
 BERCHEM  
 BEKAERT M.-P. - OUDENAARDE  
 BERO M. - OOSTENDE  
 BIBLIOTHEEK OSC - ZEEBRUGGE  
 BLASIN A. Capitaine de Vaisseau (e.r.) -  
 CHAUMONT-GISTOUX  
 BLAUWET R. - ASSEBROEK  
 BONNEWIJN F. - TERVUREN  
 BORGHS B. Eerste Meester - BREDENE  
 BRUGMANS F. Kapitein-ter-zee (b.d.) - WILRIJK  
 BUSARD G. Capitaine de Vaisseau (e.r.) - ERPS-  
 KWERPS  
 CARLIER L. Erefregatkapitein - PARIJS  
 CEUX J. Commodore (b.d.) - OOSTENDE  
 CHOPRIX G. - BRAINE-LE-CHATEAU  
 COLLETTE J.-M. Premier Maître Chef -  
 OOSTENDE  
 CORPS ROYAL DES CADETS - BRUXELLES  
 COURTENS F. Oppermeester - OOSTENDE  
 CUYPERS R. Fregatkapitein (b.d.) - ASSEBROEK  
 DE BAETS L. Eerste Meester - BRUGGE  
 DEBAISIEUX G. - FRAMERIES  
 DE CLERCQ C. Luitenant-ter-zee (R) - OOSTENDE  
 DE CLEYN A. Luitenant-ter-zee 1e Kl. (b.d.) -  
 WILRIJK  
 DE CLOEDT J.J. Lieutenant de Vaisseau 1re Cl.  
 (Hre) - BRUXELLES  
 DEHAENE-VERBEKE C. - VILVOORDE  
 DE KIMPE E. - Rupelmonde  
 DELGOFFE V. Capitaine de Frégate (Hre) -  
 SCHILDE  
 DEMEULEMEESTER F. - ST. MICHIELS  
 DE MEYER L. - WUUSTWEZEL  
 DEMEYERE J. Kapitein v.h. Vliegwezen (MAB) -  
 STERREBEEK  
 DE MORTIER A. Erefregatkapitein -  
 VENE(FRANCE)  
 (†) DEMOULIN G. Capitaine de Frégate (Hre) -  
 OVERIJSE  
 DE MULDER A. - GENT  
 DE ROO J. - GENT  
 DE RUYTTER D. Kapitein-ter-zee - LEKE  
 DESAEGER R. Capitaine de Frégate - BRUXELLES  
 DESAEGER R. - BRAINE L'ALLEUD  
 DESMET R. Eerste Meester Chef (b.d.) -  
 ANTWERPEN  
 DESWAENE J.-L. - BRUXELLES  
 DEVOLDER J. - OOSTKAMP  
 DE WACHTER M. - KAPELLEN  
 DEWEERDT D. - GANSHOREN  
 DE WILDE J. Vice-Admiraal (b.d.) -  
 MIDDELKERKE  
 D'HAEYER H. - CONNEUX

D'HOOGH C. Capitaine de Frégate (Hre) -  
 BRUXELLES  
 DIELS M. - BRUXELLES  
 DILLEN P. Aalmoezenier - BORSBEEK  
 DORSIMONT A. Capitaine de Frégate (Hre) -  
 RIVIERE  
 DRIESEN L. - BRUXELLES  
 DUGARDEIN H. - ZEEBRUGGE  
 DUINSLAEGER M. Divisieadmiraal (b.d.) -  
 OOSTENDE  
 DUMONT F. Capitaine de Vaisseau (e.r.) - ANHEE  
 DUMONT R. - GENT  
 FALASCA A. - LEMBEEK  
 FREYS Ch. Lieutenant Colonel d'Administration (e.r.) -  
 OOSTENDE  
 GELDOLF M. - HASSELT  
 GELUYCKENS D. Commodore (e.r.) - BRUXELLES  
 GILLIS C. Vaandrig-ter-zee - BRUGGE  
 GOEGEBEUR R. - OOSTENDE  
 GOOSSENS D. Enseigne de Vaisseau (Hre) -  
 BRUXELLES  
 GRANDCHAMPS G. Capitaine de Corvette -  
 BREDENE  
 HAEGHEBAERT Ph. - IEPER  
 HEILMAN Ch. - OOSTENDE  
 HELLEBAUT - AALST  
 HENROTEAUX A. - HOUFFALIZE  
 HERMIS SODALES v.z.w. - OOSTENDE  
 HERTELEER W. Divisieadmiraal - OOSTENDE  
 HESPEL A. - BRUXELLES  
 HESSENS F. - ANTWERPEN  
 HEYNEN Ph. - BRASSCHAAT  
 HOUZEAU de LEHAIE Lieutenant de Vaisseau de  
 1re. Cl. (Hre) - BINCHE  
 INES N.V. - WILRIJK  
 JANSSENS F. Erefregatkapitein - MERKSEM  
 KMK KEMPEN - GEEL  
 LAMBRECHT T. Capitaine de Frégate (R) -  
 BRUXELLES  
 LAUWERS R. - ANTWERPEN  
 LEJUSTE R. - RENAIX  
 LENOIR F. Capitaine de Frégate (Hre) - LA HULPE  
 LEVEAU P. Capitaine de Frégate (Hre) -  
 LINKEBEEK  
 LITIERE J. Fregatkapitein - GISTEL  
 LURQUIN L. Divisieadmiraal (b.d.) - BRUSSEL  
 LUYTEN L. Ereluitenant-ter-zee 1e Kl. - WILRIJK  
 MAENE R. Eerste Meester Chef (b.d.) - OOSTENDE  
 MARINEVERBROEDERING ZM W.-VI. -  
 OOSTENDE  
 MARSIA L. Capitaine de Corvette - ANDERLECHT  
 MASQUELIN J. Capitaine de Frégate (Hre) -  
 BRUXELLES  
 MASURE D. Erefregatkapitein - OOSTENDE  
 MATHOT A. Capitaine de Frégate (R) - HOFSTADE  
 MEINERTZHAGEN D. Erefregatkapitein -  
 ANTWERPEN  
 MEULEMANS J. - GEEL  
 MICHEL G. Maître Principal (e.r.) - OOSTENDE



MICHELSENS M. Ere-Tweede Meester -  
ST. ANDRIES  
MOONS - BORSBEEK  
MOULART Ph. Capitaine de Frégate (Hre) -  
BRUXELLES  
NAUDTS J. - OOSTAKKER  
NELSON SWEEPERS - TIENEN  
NVOZMK - GEEL  
PAUWELS J. - MOESKROEN  
PEERAER P. - MECHELEN  
PEETERS A. - ST. NIKLAAS  
PERSOONS J. Erefregatkapitein - WEERT  
PHILIPPUS P. - SAINT-KWINTENS-LENNIK  
PIERARD R. - SAINT-SERVAIS  
PIRET J. - WATERLOO  
PIRONGS P. - TONGEREN  
POULLET E. Vice-Admiraal(b.d.) - BRUGGE  
PROOT J. - GENT  
PRIGNEAUX R. Lieutenant de vaisseau 1re Cl.  
(e.r.) - HALTINNE  
PROESMANS - ROOSDAAL  
QUAGHEBEUR M. Fregatkapitein (R) -  
OOSTENDE  
RASSCHAERT A. Erefregatkapitein - OOSTENDE  
REMY F. - LANEFFE  
REYNIERS O. - ST. NIKLAAS  
ROGIERS M. - OOSTENDE  
ROSIERS J. Capitaine de Vaisseau - BRAINE-  
L'ALLEUD  
ROYAL YACHT CLUB BELGIE - ANTWERPEN  
SAUVAGE E. - BERCHEM  
SAUWEN J. Capitaine de Frégate (Hre) -  
BRUXELLES  
SCHLIM A. Vice-Amiral Aviateur (e.r.) Chevalier -  
BRUGGE  
SEBRECHTS M. Enseigne de Vaisseau -  
OOSTENDE  
SERGEANT J. - EEKLO  
SEVERIN R. - BRUXELLES  
SODERMANS F. - WEMMEL  
STEVENS J. - KOKSIJDE  
STRUMANE R. Dr. Sc., Erefregatkapitein - MOL  
SYNDICAT D'INITIATIVE DE MALMEDY -  
MALMEDY  
TABURY R. - LIEGE  
TENNECO BELGIUM N.V. - ANTWERPEN  
TERMOLLE P. - BINCHE  
TERPOUGOFF A. - LA HULPE

THIBAUT DE MAISIERES C. Capitaine de  
Vaisseau - BRAINE L'ALLEUD  
THYS R. - EDEGEM  
VAN AVERMAET-GERMONPRE M. Wwe.  
Erefregatkapitein - DEURNE  
VAN BELLINGHEN - BRAINE L'ALLEUD  
VAN BOECKEL C. Capitaine de Corvette (Hre) -  
BRUXELLES  
VAN BOGAERT H. Kapitein Geneesheer -  
BREDENE  
VAN BUSSEL M.-R. Korvetkapitein - GENT  
VAN CAMPENHOUT R. Capitaine de Corvette  
(R) - COURT-ST.ETIENNE  
VAN DEN BRANDE G. - LIER  
VAN DEN BULCK P. Luitenant-ter-zee 1e Kl. (R)  
- ANTWERPEN  
VANDEN EYCKEN L. Kapitein-ter-zee -  
WILSKERKE  
VAN DER BEKEN - BOUSSU  
VAN DE VELDE D. - BRUXELLES  
VAN DE WALLE B. Erefregatkapitein -  
TRAIMONT  
VAN DYCK J. Vice-Admiraal (b.d.) -  
SOUTHAMPTON  
VAN EYLL B. - HASSELT  
VAN GELDER A. Luitenant-ter-zee 1e Kl (R) -  
ANTWERPEN  
VAN HECKE L. - VILVOORDE  
VAN HECKE P. - KAPRIJKE  
VAN ISEGHEM A. - OOSTENDE  
VAN PARIJS J.-L. - GENVAL  
VERBEECK S. - MECHELEN  
VERHULST M. Amiral de Division - OTTIGNIES  
VERMAERE L. Kapitein-ter-zee - BRUSSEL  
VERMEERSCH R. - ST.-MICHIELS  
VERSCHOORIS M. - BRUXELLES  
VER. STAATSRIVIERLOODSEN - ANTWERPEN  
VITTONI V. - EUGIES  
VOGELS A. Eerste Meester Chef (b.d.) - GENT  
VRIEND. GEPENSION. ZEEMACHT -  
OOSTENDE  
WARNAUTS P. Capitaine de Corvette - BRUGGE  
WAUTERS L. - HOESELT  
WOUTERS J. Kapitein-ter-zee - OOSTENDE  
ZEILCENTRUM ZEEMACHT - ZEEBRUGGE

Afgesloten op datum van: 2 september 1994  
Clôture à la date du: 2 septembre 1994

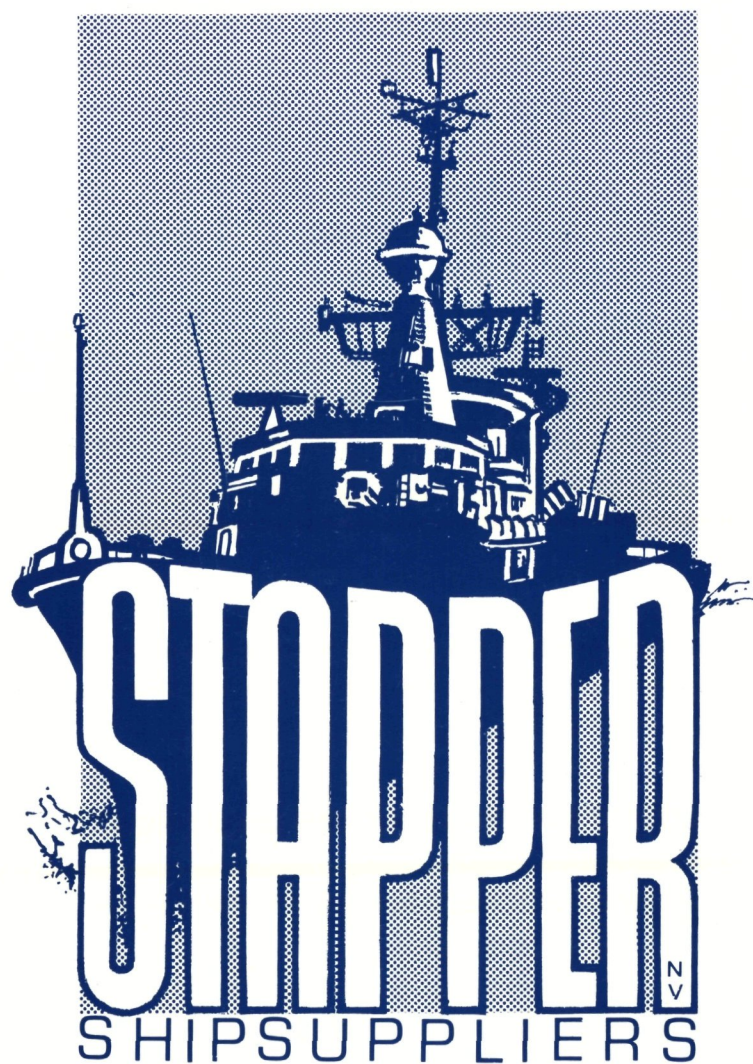
## RENOUVELEZ VOTRE ABONNEMENT ANNUEL «MAINTENANT»

par versement / virement de 500,- BEF sur notre compte en banque  
n° 473-6090311-30 de NEPTUNUS, Oostende.

Vous pouvez également prendre un abonnement de soutien de 750,- BEF  
ce qui correspond au prix de revient réel de la revue,  
ou mieux encore... un abonnement de bienfaiteur 1.000,- BEF







# **STAPPER & Co n.v.**

---

**Heizegemweg 11, B-2030 ANTWERP**

**Telephone: (03) 541 13 59**

**Telex: Antw. 33.566**

**Telefax: (03) 541 71 72**